

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

G. Giorgerini

R. Nassigh

IL PENSIERO NAVALE ITALIANO DAL DOPOGUERRA AD OGGI

Volume III
IL PENSIERO POLITICO E STRATEGICO DELLA MARINA



ROMA 1997

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

G. Giorgerini

R. Nassigh

IL PENSIERO NAVALE ITALIANO DAL DOPOGUERRA AD OGGI

Volume III

IL PENSIERO POLITICO E STRATEGICO DELLA MARINA

ROMA 1997

INDICE

PRESENTAZIONE	pag. III
IL PENSIERO DELLA MARINA.....	» V
 Gino De Giorgi. Problemi della Marina Militare nel quadro della situazione mediterranea	 » 1
Giovanni Torrisi. L'uso del mare - Problemi e prospettive dell'Italia nel contesto mediterraneo ed europeo e per la Marina Militare.	» 13
Mario Bini. La Marina degli anni Ottanta	» 41
Angelo Monassi. Lo strumento navale italiano nel prevedibile contesto mediterraneo degli anni Novanta	» 51
Vittorio Marulli. Programmazione e realizzazione di una Marina da guerra	» 65
Giasone Piccioni. Riflessioni sulla Marina degli anni futuri alle soglie del terzo millennio.....	» 77
Sergio Majoli. Quale Marina per il prossimo decennio con le esperienze del più recente passato.....	» 97
Filippo Ruggiero. Le costanti nel ruolo delle Forze Navali e il possibile impiego della Marina italiana.....	» 111
Guido Venturoni. La dimensione marittima del pilastro europeo dell'Alleanza	» 127
Guido Venturoni. I nuovi scenari - Quale risposta sul mare e dal mare?	» 141
Angelo Mariani. La Marina Militare - Nuove esigenze e presupposti per lo sviluppo	» 155
Angelo Mariani. La connotazione marittima dello strumento militare ..	167

PRESENTAZIONE

Questo terzo volume sul pensiero navale italiano nei decenni successivi alla seconda guerra mondiale ha una connotazione particolare. Infatti, dopo i numerosi articoli dei principali esperti di strategia e politica navale contenuti nei primi due volumi, sono qui raccolti i testi delle più significative conferenze tenute annualmente, tra il 1973 e il 1995, dai Capi di Stato Maggiore della Marina presso il Centro Alti Studi della Difesa.

Il periodo considerato ha visto crescere ed affermarsi il Potere Marittimo sovietico su tutti i mari, e in particolare nel Mediterraneo, ed acuirsi sempre più la contrapposizione tra Est ed Ovest. Il successivo crollo dell'URSS e la fine della guerra fredda hanno generato scenari completamente nuovi con i quali la Marina italiana, nell'ambito dell'Alleanza Atlantica, ha dovuto confrontarsi.

Le conferenze riportate rispecchiano il susseguirsi degli avvenimenti di quest'ultimo quarto di secolo e forniscono un quadro molto interessante e completo dell'evoluzione del pensiero ufficiale della Forza Armata.

Roma, novembre 1997

MARIO BURACCHIA
Ammiraglio di Divisione
Capo dell'Ufficio Storico della Marina

IL PENSIERO DELLA MARINA

Se dal 1946 a oggi, cioè in mezzo secolo il pensiero navale italiano è stato rappresentato da quanto testimoniato nei volumi precedenti, che costituisce il meglio che sia stato prodotto da studi, riflessioni e intelletti individuali, occorre dire che per molti anni, più di venticinque, mancò un pensiero ufficiale della Marina Militare espresso in forme precise e definite e soprattutto in modo ufficialmente pubblico. Se e quando vi fu, esso fu tenuto negli ambiti ristretti degli atti di governo e parlamentari e comunque sempre nei limiti riferiti alle dimensioni di bilancio e a taluni aspetti dell'organizzazione operativa navale: mai a quelli più ampi e lungimiranti della politica e della strategia.

L'assenza di un pensiero ufficiale della Marina per ben oltre due decenni dalla fine della guerra, lo si spiega con la particolare condizione in cui si trovarono le Forze Armate e la Marina in particolare. La situazione postbellica non offriva certo il terreno più adatto per la promozione di idee e di pensiero. Questa condizione poteva essere attribuita alle conseguenze della guerra perduta e del *diktat* imposto col Trattato di Pace del 1947, nonché a quelle del rifiuto psicologico di buona parte dell'opinione pubblica e della classe politica a concedere attenzione e rilievo alle questioni militari, della critica alla condotta delle operazioni nel conflitto mondiale da ancor poco tempo conclusosi, dell'entrata nell'Alleanza Atlantica che delegò di fatto la difesa a più potenti alleati, della scelta degli ambienti militari, non scevri da conservatorismo, di tenere comportamenti defilati nella dialettica politico-internazionale lasciando in pratica mano libera alle decisioni e alle scelte della classe politica.

Fu solo verso la fine degli anni Sessanta e l'inizio del decennio successivo che si cominciarono ad avvertire i sintomi di un qualche movimento dialettico all'interno della Marina, molto legato al problema del declino quantitativo e qualitativo del naviglio e alla sensazione sempre più diffusa che solo una presa di coscienza delle esigenze navali nazionali da parte della classe dirigente e dell'opinione pubblica del Paese avrebbe potuto risolvere la crisi di esistenza che per la Marina si profilava all'orizzonte. Ciò coincise con un progressivo mutare della situazione politico-strategica internazionale in cui la probabilità di un conflitto generale nucleare, pure rimanendo presente, fletteva mentre aumentavano le possibilità di crisi minori quali conflitti locali, guerre civili, turbolenze e minacce a interessi e collettività nazionali oltremare. Insomma, intorno alla grande strategia legata alla contrapposizione tra il blocco occidentale e quello orientale avendo sullo sfondo l'aspettativa dello scontro nucleare, cominciarono a inserirsi definizioni di operazioni *brush fire* di guerre *low intensity* che potevano anche essere estranee, in parte o in tutto, al confronto Est-Ovest. Un'anticipazione insomma delle attuali operazioni di *peacekeeping* e simi-

lari. A quel punto era scontato che si cominciasse a riscoprire anche una strategia nazionale o di minore scala che non quella seguita in assoluto sino ad allora in previsione del conflitto globale.

Nella situazione maturata venne la decisione della Marina di esporre apertamente i termini della situazione strategico-navale dell'Italia, e quindi le conseguenti funzioni della Marina e le sue esigenze in fatto di mezzi e di risorse oltre a cominciare a formulare dei commenti, se non ancora dottrina, su una strategia che non continuasse a essere confinata nei limiti della filosofia strategica della NATO. Sembrò che il documento più idoneo per esprimere puntualmente il pensiero ufficiale della Marina con precise scadenze, potesse essere rappresentato dal contenuto della conferenza che ogni anno il Capo di Stato Maggiore della Marina tiene ai frequentatori del Centro Alti Studi Militari (CASM) divenuto poi Centro Alti Studi per la Difesa (CASD), dandone poi opportuna divulgazione.

L'iniziativa fu presa dall'ammiraglio Gino De Giorgi nel quadro del più ampio programma che egli portò a compimento con la ben nota legge navale 1974÷84 che rinnovò completamente la flotta. Il 16 giugno 1973, l'ammiraglio De Giorgi, Capo di Stato Maggiore della Marina, presentò una relazione al CASM sull'argomento *Problemi della Marina Militare nel quadro della situazione mediterranea*. Premettendo che nell'esprimere il pensiero della Marina su quello che era al momento il problema principale per essa, avrebbe evitato qualsiasi impostazione dottrinarica attenendosi a fatti concreti quali: la funzione della Marina, le forze ritenute necessarie per l'assolvimento della prima, la destinazione del bilancio e la sua ripartizione, la situazione in cui si sarebbe trovata la Marina nel 1980 in assenza di provvedimenti adeguati, le possibili soluzioni per ridare consistenza alle forze navali. Importante in quel testo fu l'introduzione di una nuova considerazione sul quadro strategico generale, considerazione che oggi è divenuta la sostanza dominante nel disegno di una strategia marittima. Disse infatti, con lucida lungimiranza, De Giorgi.. "mentre *si allontana la possibilità di conflitti generali, permane sempre più elevata la probabilità di conflitti locali o limitati, di dispute, di incidenti, di motivi di tensione, come la storia recente insegna. Si è cioè instaurata una situazione (azione di conflittualità permanente, che trova il suo più idoneo campo di azione sul mare; ed in questa situazione la Marina italiana è chiamata a svolgere altrettanto permanentemente un ruolo insostituibile a difesa degli interessi nazionali*". Ma l'ammiraglio De Giorgi andò anche oltre toccando aspetti navali fin troppo trascurati sino ad allora ma che stavano assumendo e hanno assunto un grande rilievo sia nella formulazione di una politica navale sia nella condotta delle operazioni: il valore dello sfruttamento del fondo marino, le modifiche che stavano per essere portate al diritto internazionale marittimo.

Da quell'intervento dell'ammiraglio De Giorgi al CASM, ogni anno la relazione del Capo di Stato Maggiore della Marina a quel consesso di studi ha rappresentato la messa a punto del pensiero ufficiale della Marina sulla situazione strategica e organica in cui la Marina opera. Questo terzo volume dell'opera antologica sul pen-

siero navale italiano del dopoguerra, è appunto dedicato al contributo di idee portato da chi, negli anni, ha ricoperto la più alta responsabilità della Marina. Non è possibile riportare integralmente tutti gli interventi di tutti i Capi di Stato Maggiore, che sono moltissimi e i curatori dell'opera assicurano che non è stato facile scegliere i testi più significativi, ma si è cercato di privilegiare gli interventi che più di altri davano indicazioni su nuovi aspetti o cambiamenti che potevano o hanno provocato mutamenti nello scenario strategico e nelle funzioni della Marina stessa.

Le successive relazioni di De Giorgi si impennarono sul bruciante problema del rinnovamento dei mezzi della Marina riprendendo e sviluppando i concetti già espressi nell'intervento del 1973 e che facevano corona alle iniziative di governo e parlamentari per approdare finalmente nella ben nota legge navale speciale decennale che consentì il completo rinnovamento delle forze navali.

Il successore di De Giorgi fu l'ammiraglio Giovanni Torrisi, che poi divenne Capo di Stato Maggiore della Difesa, ma che durante la sua permanenza al vertice della Marina uscì in modo ampio e innovativo dalla stretta logica di una politica navale ancillare agli obblighi di alleanza e limitata alla pur critica area del Mediterraneo. Egli dettò appunto una prospettiva di impiego e sviluppo della Marina verso funzioni sino ad allora marginali, ma che già manifestavano elevato potenziale d'impiego sul medio-lungo termine. Torrisi si fece interprete di ciò in un'ampia relazione al CASM tenuta nel gennaio 1978: *L'uso del mare: problemi e prospettive per l'Italia nel contesto mediterraneo ed europeo e per la Marina Militare*. Con Torrisi il pensiero della Marina si volse in modo più compiuto e affine verso la sua futura funzione indicando come problemi che investivano la sua stessa ragion d'essere il valore economico e strategico delle risorse naturali del fondo marino, la definizione e la difesa delle zone esclusive di interesse economico, la prevenzione e la repressione delle attività illegali in mare, la protezione delle attività marittime, la salvaguardia dell'ambiente marino, le modifiche e l'applicazione delle regole del diritto del mare. Con le indicazioni dell'ammiraglio Torrisi si aprì dunque un capitolo che incideva, e non poco, sull'assieme dei compiti della Marina e apriva un più ampio campo impegnativo per essa. Torrisi stesso si rese conto che il significato di Potere Marittimo, di fronte alle nuove situazioni, si stava evolvendo e precisando verso un'interpretazione sempre più globale del suo esercizio. Fu così che, per la prima volta nel dopoguerra, un Capo di Stato Maggiore della Marina enunciò una formula di Potere Marittimo. L'ammiraglio Torrisi disse: *Anche il classico significato di potere marittimo sta subendo un'evoluzione quanto meno nelle sue finalità. Esercitare il dominio del mare non significa soltanto assicurarne per sé l'incontrastato uso come mezzo di comunicazione e di offesa ed impedire al potenziale avversario di fare altrettanto. Non significa soltanto, per chi è in possesso di un deterrente strategico mobile, poter impunemente mantenere il proprio dispositivo e nel contempo minacciare quello del potenziale avversario. Significa anche essere in grado di acquisire e difendere le risorse insite nel mare stesso. Non vorrei però che quanto detto venisse considerato una semplice enunciazione teorica, cioè valida per una*

ipotetica situazione di guerra guerreggiata. Vorrei invece richiamare l'uditorio alla realtà di ogni giorno in quanto proprio questa nuova appendice del potere marittimo è già operante sotto varie forme e in molte zone (incluso il Mediterraneo). Le controversie stanno a dimostrarlo.

L'intervento dell'ammiraglio Torrisi, che pure non trascurò in altre occasioni di tornare sui temi più dibattuti del rinnovamento della Marina e della sua continuità operativa nell'ambito delle alleanze e del quadro politico-strategico e di sicurezza del momento, pose una proiezione nuova e ferma di sviluppo delle responsabilità della Marina. Intanto, in quegli anni, incombevano gli impegni di realizzazione del nuovo strumento navale e l'emergere di situazioni di crisi dal Libano al Golfo della Sirte e alle acque del Mediterraneo centrale. La realtà dei fatti poneva in chiara evidenza come ormai non tutte le emergenze potessero essere affrontate, per delega o direttamente, nell'ambito della NATO. Il ruolo nazionale della Marina si faceva sempre più largo pur non dovendo e non potendo rinunciare all'impegno di alleanza. Gli ammiragli Mario Bini e Angelo Monassi approfondirono e misero a punto in modo definitivo quelli che saranno i principi e la sostanza della nuova Marina degli anni Ottanta e Novanta con particolare riguardo al compimento del nuovo strumento navale e al complicarsi della situazione nell'area del Mediterraneo che andava sempre più acquisendo il requisito di "allargato" in quanto le sue influenze si spingevano ormai sino al Corno d'Africa, all'Oceano Indiano e al Mare Arabico.

L'ammiraglio Mario Bini nella sua relazione *La Marina negli anni Ottanta*, seguendo il filo del pensiero appena accennato, dette ancora maggiore respiro al campo d'azione della Marina, indicando nel decennio appena iniziato il periodo in cui lo strumento navale appena rinnovato avrebbe avuto largo impiego soddisfacendo più di una esigenza del Paese: maggiore contributo e indiscussa credibilità della Marina Militare nell'ambito dell'Alleanza Atlantica, più attenzione per la presenza all'estero della Marina, nuove e più impegnative funzioni in una realtà internazionale che iniziava a dare timidi segnali di un qualche cambiamento.

All'ammiraglio Bini successe, come Capo di Stato Maggiore, l'ammiraglio Angelo Monassi che manifestò la sua sensibilità nell'approfondimento di quello che sarebbe stato l'impiego dello strumento navale italiano addirittura nel decennio successivo: negli anni Novanta. Indubbiamente uno slancio di pensiero strategico che manifestava un impegno ad andare oltre le esigenze imposte dalle contingenze del momento. Monassi avvertiva che la Marina stava avviandosi verso nuove realtà. Da qui l'impegno a concentrarsi sulla perfetta messa a punto delle forze navali per le quali era iniziato l'ostico percorso per conquistare finalmente la sua componente aerea imbarcata ad ala fissa. La Marina negli anni Novanta fu il tema che l'ammiraglio Monassi volle sviluppare in sede CASD con la relazione *Lo strumento navale italiano nel prevedibile contesto mediterraneo degli anni Novanta*.

L'espressione dell'articolato pensiero della Marina che aveva preso l'avvio negli anni Settanta col preciso obiettivo della ricostituzione di un moderno strumento navale come conseguenza di un preciso disegno di politica navale conseguente a

quelle che erano le situazioni internazionali in cui l'Italia si trovava a muoversi, godette, dopo un decennio circa, di un'evoluzione. Il fatto evolutivo, di fronte a un progressivo mutare dello scenario politico-strategico internazionale che pure continuava a mantenere la connotazione della contrapposizione Est-Ovest, era rappresentato appunto da un avvertito impegno di pensare a ruoli e mezzi che la Marina avrebbe dovuto avere al maturare di un ventennio: cioè nel 2000. Non era ancora una enunciazione di politica navale, in quanto la situazione internazionale continuava a mantenere, pure con mutamenti, i suoi tradizionali connotati, ma era indubbiamente un salto di qualità rispetto al passato più lontano e un proseguimento ancor più circostanziato rispetto alla ripresa dialettico-navale degli anni Settanta. Nel medesimo tempo la Marina stava operando, in modo deciso e circostanziato, per farsi riconoscere, finalmente, il diritto di acquisire una sua propria componente aerea imbarcata ad ala fissa, che le avrebbe concesso di adempiere al proprio ruolo in modo più compiuto.

Documento fondamentale di questa nuova fase della dialettica navale ufficiale italiana fu il contenuto della relazione che l'ammiraglio Vittorio Marulli tenne al CASD il 18 giugno 1985. L'argomento poneva infatti i punti di proiezione al 2000 e oltre e i termini dell'esposizione erano molto precisi:

Programmazione e realizzazione di una Marina da guerra. L'originalità e la particolarità dello strumento navale furono prese dall'ammiraglio Marulli come punto di partenza del problema: *La prima e significativa peculiarità, connessa con la natura stessa dello strumento navale, è costituita dal fatto che a fianco delle esigenze specifiche di contrapposizione alla minaccia vera e propria, ne esistono altre che in alcuni casi sono dello stesso ordine di grandezza delle prime e con esse non sono sempre coincidenti.* Un concetto che, parlando di Marina, dovrebbe essere normalmente scontato, ma che in realtà non è mai stato pienamente acquisito, neppure oggi quando tutto dovrebbe essere inteso in chiave interforze e in concordanza con la più attuale concezione di *strategia marittima* (la *maritime strategy* elaborata negli Stati Uniti nel recente passato) che si offre come la migliore interprete di questa nuova configurazione dell'apparato militare.

Il pensiero dell'ammiraglio Marulli, pur risalendo a dieci anni or sono, è di un'attualità concreta ancora oggi e rappresenta le stesse tesi, in fatto di continuità e di adeguamento della Marina, che costituiscono l'attuale obiettivo operativo della politica navale: *Le decisioni che vengono prese e le azioni che vengono intraprese oggi saranno determinanti, in termini pressoché irreversibili — sia ben chiaro, non nei termini relativamente flessibili di studio o di ricerca e sviluppo, ma in quelli irreversibili di costruzioni vere e proprie — per la configurazione della Marina ben addentro agli anni Duemila!* A un certo punto, con molta chiarezza, Marulli pose un'affermazione di ordine irreversibile e che assume oggi, per le situazioni attuali, un rilievo di grande importanza e di irrinunciabile realtà: *... non può nemmeno essere trascurato il fatto che, volenti o nolenti gli eventuali detrattori, le marine continuano ad essere fin dal tempo di pace uno strumento attivo ed operante della politica*

estera di ogni Paese che, per geografia e interessi nazionali, sia dipendente dal mare in misura determinante. Quanto sopra non per mero assunto teorico, ma per la circostanza concreta ed insopprimibile per cui la Marina è l'unico mezzo che consenta di concretizzare in modo fisicamente percepibile, per periodi di tempo significativi e in un'ampia gamma di modulazione, l'espressione della politica estera nazionale senza violare l'integrità territoriale altrui. Ciò comporta che lo strumento navale deve rispondere in misura rilevante, anche se non sempre facilmente determinabile, ad un ampio spettro di "esigenze del tempo di pace"; esigenze che nel caso di forze numericamente molto limitate, come nel caso nostro, costituiscono fattore di elevata importanza nella determinazione della composizione delle forze.

Al commentatore non può sfuggire che il pensiero di Marulli così come fu espresso rappresenta la base immutabile dell'esercizio del Potere Marittimo e della stessa ragion d'essere delle Marine: principi che non possono essere posti in discussione o diminuiti dagli argomenti che, specie in questo momento, molti avanzano configurando per la Marina scenari e compiti futuri che si potrebbero configurare come di poco superiori a quelli di un servizio guardacoste. Argomenti che non hanno la dote dell'obiettività ma che evidentemente perseguono, anche surrettiziamente, altri interessi.

L'ammiraglio Giasone Piccioni, divenuto Capo di Stato Maggiore della Marina, si inserì nella linea di pensiero delineata da chi lo aveva già preceduto, ma la sua attenzione e il suo impegno, che tra l'altro portò finalmente a termine con successo la tribolata questione dell'aviazione imbarcata, si concentrarono sulla Marina del dopodomani. Piccioni, in una sua conferenza al CASD del 5 giugno 1986, esordì dicendo: *Per navigare in sicurezza i marinai devono guardare lontano; ed anche per costruire una Marina. Il primo bastimento su cui ho messo piede, ancora Allievo dell'Accademia Navale, era stato varato nel 1912. Ora mi sto occupando di navi che saranno varate negli anni Novanta e che navigheranno fino ai 2030.* Ma l'ammiraglio Piccioni partì anche da una considerazione politica di fondo che in prospettiva avrebbe dovuto influenzare, qualora l'Italia fosse stata in condizione di darsela, una qualche politica navale nazionale. Infatti egli pose una domanda ben precisa alla base del suo ragionamento: *dovrà essere, la Marina al servizio di una politica essenzialmente italiana, oppure sempre più caratterizzata in senso europeo e in ogni caso sempre inquadrata nell'Alleanza Atlantica?* Si tratta di un quesito di piena validità anche nel momento attuale se pure dal 1986 i mutamenti degli scenari internazionali hanno provocato un'accentuazione o una riscoperta di interessi nazionali che richiedono risposte altrettanto nazionali. Piccioni, partendo da un quadro strategico generale già più convalidato dai fatti rispetto a quello che avevano pure realisticamente pronosticato i precedenti Capi di Stato Maggiore, rivolse molta attenzione nel precisare la forte probabilità di coinvolgimento dell'Italia in crisi o guerre locali a bassa intensità oltremare e per primo indicò, al di là della sempre meno probabile guerra totale nucleare, l'esigenza di fare fronte a missioni interforze in tempo di pace ma in situazioni di tensioni o di crisi.

Non era ancora una proposizione di politica navale nazionale definita, ma il discorso di Piccioni ne teneva a battesimo l'inizio, agevolato anche dal fatto che nel 1985 vide la luce il primo Libro Bianco italiano della Difesa, un primo organico modello di difesa, che definiva con una certa precisione quali avrebbero dovuto essere le sei missioni interforze a cui sarebbero state chiamate le Forze Armate nazionali: I missione - difesa a Nord-Est; II missione - difesa a Sud e alle linee di comunicazione marittime; III missione - difesa aerea; IV missione - difesa operativa del territorio; V missione - azioni di pace, di sicurezza e di protezione civile; VI missione - sostegno logistico-tecnico.

Il commentatore non può sottacere come l'ammiraglio Piccioni si preoccupò, nel quadro più vasto dei problemi della Marina, di enunciare i principi del Potere Marittimo a cui intendeva ispirare il disegno strategico della Marina: *L'antica dualità nell'uso del potere marittimo, che le Scuole di Guerra solevano unificare nell'unica definizione "usare liberamente le proprie vie di comunicazione ed interdire al nemico l'uso delle proprie", si esprime oggi assai più sinteticamente in una semplice alternativa: dobbiamo mirare ad ottenere il controllo del mare o al sea denial, cioè ad impedirne l'uso al nemico? È una scelta di fondo questa che deve essere fatta, perché caratterizza la fisionomia della Marina cui tendere. ... Per l'Occidente, per l'Europa, per l'Italia, non possono esserci dubbi sulla scelta... non possono che perseguire il controllo del mare.* In aggiunta a questo, con larga visuale interpretativa della strategia d'interesse della Marina italiana, l'ammiraglio Piccioni, coinvolse molto opportunamente l'aspetto tecnologico-produttivo della difesa nel suo completo assieme con diretta connessione alle risorse finanziarie rese libere per la spesa militare e al corrispettivo crescente elevato costo dei mezzi. Con una visione saggia, e aggiungerei preveggenza, Piccioni chiuse questo aspetto del suo intero pensiero strategico con questa affermazione di piena attualità: *Forse sarà inevitabile che dovremo contentarci di meno brigate, di meno navi, di meno aerei, ma certo non potremo valicare limiti, al di sotto dei quali c'è la totale incapacità di assolvere la missione.*

Nel 1989 la Marina italiana, con l'intervento nel Golfo Persico per concorrere alla protezione della libertà di navigazione internazionale, effettuò la sua prima missione di guerra dalla fine del secondo conflitto mondiale. Intanto lo scenario internazionale cominciò a dare forti segnali di mutamento coll'inizio della rapida decadenza, seguita poi dalla caduta, dell'impero sovietico. Fu il periodo che vide la breve era Gorbaciov e il conseguente allontanarsi della già improbabile previsione di un conflitto totale nucleare. Ma le preoccupazioni sulla tenuta della stabilità internazionale non mancavano pur non essendo ancora apparse le gravi crisi conseguenti al disfacimento della Jugoslavia e della stessa Unione Sovietica. Le nuove analisi strategiche indicavano la latente e pericolosa crisi che poteva venirsi a creare tra il Sud povero del mondo e il Nord ricco, una differenziazione di interessi tra gli appartenenti alla NATO e all'UEO, fatta rinascere come braccio armato potenziale della Comunità e poi della prevista Unione Europea, la crucialità dei rapporti

nell'ampia area del Mediterraneo "allargato". Di tutto questo, con occhio attento alle conseguenze delle nuove situazioni sulla Marina, se ne fece interprete l'ammiraglio Sergio Majoli, succeduto all'ammiraglio Piccioni nella carica di Capo di Stato Maggiore. Il quadro strategico tracciato da Majoli nel giugno 1989, contenuto nella relazione: *Quale Marina per il prossimo decennio con le esperienze del più recente passato. Uno sguardo al futuro a fronte degli attuali mutamenti nel quadro politico-strategico internazionale*, partiva dalla premessa di una probabile contrapposizione tra Nord e Sud del mondo: *...in un futuro non troppo lontano, a nord del Mediterraneo vi saranno ricchi sempre più ricchi, e a sud poveri sempre più poveri. A tale dirompente fattore, conseguente ad una profonda differenza tra i livelli di vita europea, che sono attestati ben oltre lo stretto necessario, e quelli nordafricani, ben al di sotto del minimo indispensabile... si aggiungono poi gli effetti di uno sviluppo demografico che pone in essere una autentica crescente pressione verso il Nord*. La situazione che Majoli prospettava poneva, in modo ancora più preciso che non nel passato, il problema se la difesa dovesse assumere una caratteristica maggiormente nazionale oppure se essa potesse trovare ancora modo di esprimersi attraverso la NATO. A proposito delle crisi che in modo evidente ponevano il quesito, Majoli dichiarava che *ciò giustifica coloro che si domandano se la NATO, che è riuscita a costituire un valido baluardo nei confronti dell'Est, possa compiutamente farlo anche nei riguardi del confronto Nord-Sud*. Chiaro il sottinteso che se ciò non fosse stato praticabile occorreva pensare o alla rinazionalizzazione delle politiche militari o a trovare una soluzione multinazionale in altra scala che poteva essere solo quella europea. A tal proposito l'ammiraglio Majoli, ricordando il cammino percorso dalla Comunità europea in termini di integrazione economica, indicava come prospettiva positiva una dimensione politico-militare europea ricordando che in tale contesto *meritano particolare menzione i rapporti bilaterali tra le Nazioni europee facenti parte dell'UEO, e cioè Italia, Francia e Spagna*. ... Facile è a questo punto il rapporto coll'oggi dell'Unione Europea, della tendenza estensiva verso l'Est europeo, degli impegni nazionali e internazionali nel Mediterraneo allargato e oltre. Cade dunque sull'Italia una responsabilità quasi globale della sicurezza dell'area allargata del Mediterraneo. Majoli intravide nel suo pensiero questa situazione e ben ne precisò il significato: *credo sia oggi necessario porsi finalmente in condizioni di tutelare gli interessi nazionali sul mare assicurandone il libero uso, nel pieno rispetto del diritto internazionale e svolgendovi il ruolo flemmatizzante che l'instabilità del Mediterraneo richiede*. È il ruolo naturale della Marina, proprio perché essa è essenzialmente componente "in action" dello strumento militare nazionale, *grazie alla sua intrinseca capacità di adattarsi alle diverse situazioni e di fornire un contributo sempre appropriato alla specifica esigenza da fronteggiare*.

Toccò in sorte all'ammiraglio Filippo Ruggiero di trovarsi a capo della Marina Militare quando si succedettero rapidamente i drammatici avvenimenti che portarono alla scomparsa dell'Unione Sovietica, alla dissoluzione del Patto di Varsavia, al riesame della funzione della NATO, alla identificazione dei nuovi scenari di rischio,

ai termini del modello di difesa su cui si sarebbero dovute ristrutturare le Forze Armate italiane. L'ammiraglio Ruggiero ne trattò in modo esteso al CASD il 21 giugno 1990 con la relazione: *Le costanti nel ruolo delle Forze navali e il possibile impiego della Marina italiana. Quali prospettive nel clima di diminuita contrapposizione tra i due blocchi*. Trattazione a largo respiro che toccò ogni aspetto della nuova complessa situazione ponendo in tutta luce quale sarebbe stato il ruolo dell'Italia nel nuovo quadro internazionale e in specie in quelli europeo e mediterraneo. L'ammiraglio Ruggiero, venendo al punto dello strumento militare del Paese, sottolineò come questo avrebbe dovuto essere caratterizzato da una grande flessibilità per rispondere alle esigenze della nuova politica di sicurezza e di difesa... *quando si parla di flessibilità si entra in un campo particolarmente congeniale alle forze aeronavali. Lo strumento aeronavale è infatti sempre uno strumento flessibile, in qualsiasi contesto ambientale e di minaccia. Lo è senz'altro lo strumento navale italiano strutturalmente e tecnologicamente concepito per agire in operazioni di sea control o di protezione delle linee di comunicazione marittime nell'ambito della strategia NATO, ma che è capace di assolvere missioni difensive italiane anche out of area, come ampiamente dimostrato con le operazioni nel Golfo Persico.*

In quell'occasione del giugno 1990, l'ammiraglio Ruggiero toccò con molta acutezza il problema fondamentale degli aspetti continentali e marittimi della politica militare italiana e quindi della conseguente configurazione del futuro nuovo strumento militare nazionale. Argomento che mantiene ancora oggi una forte attualità dialettica pur essendo di fronte a una innegabile ed evidente realtà di quale crescente importanza stia assumendo la componente navale nell'assieme interforze dell'intero strumento militare nazionale. Si può dire che Ruggiero pose le basi del principio e che i suoi successori, gli ammiragli Guido Venturoni e Angelo Mariani, hanno poi avuto il merito, dopo più di un cinquantennio di assenza, di disegnare e attivare i termini di una rinata politica navale italiana. Ruggiero così disse... *comunque si evolva il concetto di sicurezza dell'Italia, il conseguente modello difensivo nazionale deve essere legato alla regione marittima in cui essa è inserita e non può pertanto prescindere da alcune caratteristiche peculiari delle forze aeronavali che rappresentano sicure costanti di riferimento all'interno del nostro strumento militare integrato: grande flessibilità, ampia gamma di opzioni politico-militari, continuità e autonomia di presenza, mobilità e capacità di sostegno generalizzato*. Ma l'ammiraglio Ruggiero indicò nuovi aspetti della politica marittima e navale che investivano situazioni tutt'altro che trascurabili per la sicurezza del Paese quali quelle dell'immigrazione clandestina, della criminalità in mare, dei traffici illeciti, della protezione delle acque territoriali e quindi sollevò l'importante problema del servizio guardacoste, ancora oggi e prevedibilmente per il futuro tenuto irrisolto e suddiviso almeno tra quattro organizzazioni principali: Polizia di Stato, Arma dei Carabinieri, Guardia di Finanza, Guardia Costiera del Corpo delle Capitanerie di Porto. Di fronte a questa persistente assurda situazione l'ammiraglio Ruggiero suggerì una soluzione parziale e sperabilmente transitoria attraverso cui, secondo le

parole del Capo di S.M., *sembrerebbe quindi giunto il momento di dare concretezza alla neonata Guardia Costiera delle Capitanerie di Porto, affidandole — quale primo passo verso un'auspicabile unificazione delle funzioni — il predetto ruolo di coordinamento delle attività pertinenti nelle acque territoriali; azioni cui potrà dare appoggio la stessa Marina, qualora le circostanze lo indicassero opportuno, avvalendosi della sua vasta organizzazione operativa.* La visione della situazione marittima, nel quadro della sicurezza nazionale, veniva così ad ampliarsi sottolineando come la fine dell'era del bipolarismo e della contrapposizione dei blocchi e la creazione di nuove condizioni di instabilità e di rischio esaltavano il ruolo marittimo del dispositivo militare integrato.

Il vasto orizzonte tracciato dall'ammiraglio Ruggiero nel 1990 trovò approfondimenti negli interventi successivi dello stesso Capo di S.M. diffondendo il pensiero ufficiale della Marina sui nuovi aspetti della sicurezza marittima che interessavano il Paese e che si precisarono ancora di più coll'intervento delle forze aeronavali italiane nella guerra del Golfo del 1990+91. Ma proprio l'andamento delle situazioni internazionali che denunciavano, come ora, un crescente tasso di instabilità e in contemporanea un comportamento incerto e contrastato degli organismi internazionali e multinazionali (ONU, UE), pose una sempre più avvertita esigenza di elaborare una politica e una strategia, anche marittima e navale, caratterizzate più nazionalmente se pure sempre nell'ambito delle alleanze e delle intese. L'esigenza portava indubbiamente all'elaborazione di nuovi aspetti della strategia navale italiana e quindi di una nuova e futura configurazione dello strumento navale: in altre parole si trattava ora di porre le fondamenta di una nuova strategia navale italiana. I principi di questa sono stati fissati con chiarezza e determinazione, in tempi ancora recenti, nel 1993, dal Capo di S.M. della Marina dell'epoca, ammiraglio di squadra Guido Venturoni, divenuto poi, nel 1994, Capo di S.M. della Difesa. Venturoni formalizzò il suo pensiero strategico nella relazione: *I nuovi scenari. Quale risposta sul mare e dal mare?* Partendo dal contesto geopolitico dove, per dirla con Venturoni, *la geografia politica tende a mutare velocemente sotto i nostri occhi, spesso con metodi violenti*, per giungere poi agli orientamenti strategici in atto, è proprio in quest'ultima analisi che prende forma, dopo tanti anni, il primo disegno della strategia navale italiana che l'ammiraglio Venturoni, a un certo punto della sua esposizione, sintetizza nel principio fondamentale che *non basta più operare efficacemente "sul mare" occorre anche — e forse soprattutto — avere concrete capacità di operare "dal mare"*. Questo è il fatto nuovo destinato a influenzare maggiormente gli orientamenti, le scelte delle principali Marine occidentali. Il curatore di questo volume rimanda il Lettore all'attenta lettura del testo integrale e alla riflessione sui significati del pensiero dell'ammiraglio Venturoni, ma nel commento non può esimersi dal rilevare almeno due altri punti peculiari del disegno della nuova strategia navale italiana. Il primo riguarda la definizione delle tre esigenze fondamentali e irrinunciabili della sicurezza marittima italiana: *...una capacità di controllo delle aree marittime di elevata valenza e interesse, per essere in grado di garantire, all'oc-*

correnza, la sicurezza delle linee di comunicazione e per esercitare una presenza attiva di sostegno allo sviluppo delle nostre relazioni internazionali; concorrere alla difesa della sovranità nazionale e delle frontiere marittime; fornire contributi appropriati a complessi di forze nazionali e multinazionali destinati a missioni umanitarie, di politica militare (presenza, dissuasione, gestione della crisi), di politica internazionale (embargo), di pacificazione (*peace keeping*, *peace enforcing*), nonché di interventi in caso di aggressione (guerra nel Golfo). Il secondo punto conclusivo da ricordare coinvolge il pensiero di Venturoni sulle linee di tendenza da seguire nella definizione della strategia dei mezzi che egli ben posiziona nell'armonia di uno sviluppo interforze in cui risalta proprio la posizione primaria della componente marittima in questo complesso integrato che si materializza nella costituzione di una grande unità anfibia con elementi della Marina e dell'Esercito e che utilizzano appositi mezzi navali. L'ammiraglio Venturoni pone una domanda e alla quale dà una precisa risposta in piena rispondenza con i termini della più aggiornata strategia marittima. Egli si chiede: *Perché non mettere insieme la professionalità specifica posseduta dalla Marina, soprattutto nell'interfaccia mare-terra, con la professionalità più ampia e propria dell'Esercito nella gestione delle operazioni a terra?* La risposta che egli dà è significativa: *Sarebbe un segnale di integrazione interforze assai importante: ... Si pone certamente anche un problema di vettori, ma è un problema che può trovare esiti soddisfacenti nel quadro dei futuri assetti della linea navale d'altura. L'unità che dovrà sostituire il Vittorio Veneto può offrire soluzioni valide.* Ponendo i termini della nuova strategia marittima italiana, l'ammiraglio Venturoni ne indica gli obiettivi operativi che così riassume nella sua conclusione: *Per la Marina questo comporterà uno spostamento di enfasi dalle operazioni sul mare alle operazioni dal mare. Su un piano più generale per dare una risposta efficace alle esigenze bisogna disporre di uno strumento integrato "interforze".*

Gli impegni crescenti nelle operazioni internazionali hanno coinvolto in un crescendo la Marina italiana. La cooperazione con le Marine alleate e amiche diviene una costante dell'attività navale italiana e conduce a pensare sempre più in termini di intese, collaborazioni, accordi plurinazionali sia sul terreno operativo sia su quello dell'interoperabilità sia su quello della progettazione e della produzione di mezzi su un piano plurinazionale.

Si abbraccia dunque una nuova realtà politica di cui la Marina diviene la prima protagonista. Ciò induce a proiezioni strategiche che superano i limiti di plurinazionalità. L'ammiraglio Venturoni coglie il significato di questo nuovo grande spazio che si apre sull'avvenire della strategia marittima e globale dell'Italia e ne fa il tema del suo intervento al CASD del 17 giugno 1992 dal titolo *La dimensione marittima del pilastro europeo dell'Alleanza.*

A partire dal 1993 l'espressione e la comunicazione del pensiero della Marina assumono una nuova connotazione e una nuova sostanza. Se la scena del CASD continua a rimanere l'ideale sede di prestigio per la conoscenza e la manifestazione dell'intero pensiero militare italiano e quindi anche per quello particolare e pecu-

liare dell'ideologia navale, viene però avvertita anche l'esigenza che la formazione di una nuova strategia e di una nuova politica navale venga a conoscenza di più larghi strati dell'opinione pubblica e in specie delle classi dirigenti del Paese. Nasce così il progetto di presentare annualmente agli organi dello Stato, ai rappresentanti dei *mass-media* e quindi all'intera opinione pubblica nazionale un quadro esauriente dell'opera e dei problemi della Marina, ma anche la formalizzazione dei contenuti che la Marina pone a sostanziare la strategia e la politica navale e marittima del Paese. Questa iniziativa, voluta dall'ammiraglio Venturoni e che uno dei curatori di questa opera caldeggiava paragonandola alla relazione che ogni importante azienda accompagna alla presentazione del bilancio alla propria assemblea degli azionisti — nel caso della Marina gli azionisti sono rappresentati dall'opinione pubblica —, si concretizzava all'inizio del 1994 coincidendo coll'assunzione dell'incarico di Capo di Stato Maggiore della Marina da parte dell'ammiraglio Angelo Mariani. Proprio l'ammiraglio Mariani ha fatto di questo documento — noto come *Rapporto della Marina* —, insieme alla relazione al CASD, la sede preferita per l'esposizione del pensiero ufficiale della Marina e per l'approfondimento delle idee e delle situazioni esposte al CASD e in altre sedi.

Il mondo e le situazioni venutesi a creare dopo il 1990 hanno provocato una resurrezione attiva del pensiero strategico italiano. Delle nuove condizioni l'ammiraglio Ruggiero vide l'evolversi e pose i presupposti per la creazione di una nuova filosofia navale italiana. L'ammiraglio Venturoni, in tempi più vicini, ha visto con concretezza i termini della nuova strategia operativa e dei mezzi che la Marina deve adottare per il futuro. L'ammiraglio Mariani indica compiutamente i contenuti di una politica navale italiana dopo oltre mezzo secolo di assenza. Di ciò si fa interprete nel suo intervento al convegno sul Potere Marittimo, tenuto a Napoli il 22 ottobre 1994, trattando l'argomento *Strategia Navale e Strategia Marittima*, partendo dalla dottrina del "comando del mare" come interpretato da Mahan e da Corbett per addivenire al passaggio dalla strategia navale a quella marittima — di ben più ampio respiro — fissando quindi i presupposti politici di una strategia marittima per l'Italia analizzandone i vari aspetti alla luce della nuova dottrina strategica, accennata più sopra, sulla base del principio "*sul mare e dal mare*".

Il pensiero prende forma organica e ufficiale nella più idonea sede del CASD con la presentazione, il 22 giugno 1994, della relazione *La Marina Militare: nuove esigenze e presupposti per lo sviluppo*. Il documento di Mariani è considerato dai curatori di quest'opera, grazie anche alle mutate condizioni internazionali, come il primo vero atto compiuto di politica navale che si è avuto in Italia dal dopoguerra a oggi. L'ammiraglio Mariani lo vincola al passaggio dalla politica di difesa a quella di sicurezza e all'importanza riconfermata che lo strumento navale assume nel nuovo rapporto tra politica estera e politica di sicurezza. Nessuna predominanza della componente navale, ma una sua giusta collocazione nella visione operativa interforze e nel concetto più attuale di strategia marittima propria e irrinunciabile per un Paese che giace quasi interamente sul mare in una posizione tra le più delicate del mondo.

Dell'enunciazione di una nuova politica navale, delle sue ragioni e dei suoi contenuti il Lettore se ne può rendere conto dalla lettura delle parole dell'ammiraglio Mariani, ma la *summa* del nuovo pensiero navale italiano la si può trovare nelle conclusioni che trae Angelo Mariani: *Quello che ci viene richiesto è un vero cambiamento culturale e di mentalità, un rovesciamento del nostro vecchio modo settoriale di concepire la politica militare e l'impiego del suo strumento. È una transizione da un sistema chiuso in se stesso ad uno aperto in cui il "pianeta militare", nel suo complesso interforze, interagisce in un rapporto finalizzato di integrazione e di sinergia con gli altri "pianeti", diplomatico, economico, produttivo, commerciale, scientifico e tecnologico del Sistema-Paese. Lo scopo è quello di conseguire globalmente maggiore efficacia: un obbligo verso il Paese cui non possiamo sottrarci.*

Un anno dopo, il 21 giugno 1995, con la relazione *La connotazione marittima dello strumento militare*, Mariani consolida i contenuti dell'enunciazione precedente, li sintetizza in una "idea" strategica, la prima in Italia dopo oltre mezzo secolo, che si riconosce nel concetto del *"In avanti, in anticipo dal mare"*, concetto non navalista ma a valenza globale che coinvolge l'interesse dello strumento militare nelle sue tre componenti terrestre, navale e aerea, nonché la tutela degli interessi nazionali e di sostegno all'azione politico-diplomatica del Parlamento e del Governo entro e fuori l'ambito delle alleanze e organismi internazionali in cui l'Italia è inserita.

Coll'intervento del 1995 e con quelli successivi sino al giugno 1997, Mariani indica il cammino da seguire ben addentro il nuovo secolo e dove la Marina può essere, deve essere il punto di riferimento.

GIORGIO GIORGERINI

PROBLEMI DELLA MARINA MILITARE NEL QUADRO DELLA SITUAZIONE MEDITERRANEA

*Lineamenti della Conferenza tenuta il 16 giugno 1973
al Centro Studi Militari
dal Capo di Stato Maggiore della Marina
Ammiraglio di Squadra GINO DE GIORGI*

Introduzione

Nella mia conversazione parlerò, come sanno dei "Problemi della Marina Militare nel quadro della situazione mediterranea", problemi che per loro natura investono campi di interesse ben più ampi della Forza Armata in questione e sono di importanza vitale per l'intera Nazione.

Nella mia esposizione eviterò qualsiasi impostazione dottrinarica e mi asterrò dal ripetere quanto è già stato ampiamente approfondito nel tema «Difesa» svolto in questa sessione, circa i fattori di situazione geo-politici, militari e strategici e i relativi possibili sviluppi riguardanti l'area del Mediterraneo. Tema, per inciso, che ho letto con molto interesse e che in larga misura condivido nelle conclusioni.

Mi vorranno, perciò, consentire di non soffermarmi, come forse sarebbe d'obbligo nel prendere le mosse per una trattazione del genere, sull'importanza plurimillennaria del Mediterraneo quale crogiolo e punto di incontro di antiche e recenti civiltà, quale cerniera di tre continenti, quale via di comunicazione marittima di primaria importanza mondiale.

Né farò riferimento alla profonda modificazione verificatasi nell'ultimo decennio in questo bacino, che, dall'essere un lago totalmente dominato dalle Nazioni occidentali, è diventato una delle aree più delicate e intricate in cui le maggiori potenze del mondo si fronteggiano e si contrappongono.

Tutto ciò è ben noto a questo uditorio. Entrerò pertanto senza ulteriori preamboli nel vivo dell'argomento, che mi propongo di trattare in termini estremamente semplici, articolando come segue la mia esposizione:

- accennerò alla funzione che la nostra Marina è chiamata ad assolvere, sia in caso di conflitto che in tempo di pace;
- indicherò le forze che si ritengono necessarie per l'assolvimento di tale funzione e la consistenza attuale della Marina;
- mostrerò come è suddiviso, per grossi blocchi, il bilancio della Marina, quale è

l'aliquota di esso che può essere destinato alle nuove costruzioni e qual'è il programma navale oggi finanziabile in concreto;

— evidenzierò, di conseguenza la consistenza delle Forze al 1980, secondo le previsioni attuali;

— prospectorò infine alcune considerazioni circa possibili soluzioni al problema di fondo, che, come vedremo, è di prevenire la graduale estinzione della Flotta nel tempo.



Il Capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio di squadra Gino de Giorgi passa in rassegna l'equipaggio di un incrociatore portaelicotteri in occasione della consegna della bandiera di combattimento della Squadra Navale decorata di Medaglia d'Oro.

I compiti della Marina italiana in caso di conflitto ed in tempo di pace

Come è noto, l'Italia riceve attraverso il Mediterraneo il 95% dei beni di cui abbisogna ed esporta il 65% dei prodotti che invia all'estero.

Si tratta di 250 milioni di tonnellate di merci all'anno, di cui 120 di combustibili: ove questo flusso vitale venisse interrotto anche per pochi giorni, la nostra Nazione cadrebbe da sola, per collasso da asfissia.

In caso di conflitto, la responsabilità primaria della Marina rimane quindi la difesa delle linee di comunicazione marittime, dalle quali dipende la sopravvivenza stessa del Paese. Anche contraendo in tempo di guerra le importazioni fino al 50% di quelle di pace si tratta pur sempre di assicurare, col concorso delle Forze Aeree di sostegno sul mare, la protezione di un imponente traffico tra Gibilterra e l'Italia contro gli attacchi di sommergibili, di aerei, di navi di superficie e forse anche di missili basati in territori potenzialmente ostili.

Altro compito fondamentale della Marina è la difesa delle frontiere, che si estendono per oltre 8 000 chilometri.

A questi si sovrappongono, in caso di guerra NATO, altri due compiti di estrema importanza specie nella prima fase del conflitto:

— tallonamento ed attacco delle unità missilistiche avversarie in funzione "counter first attack";

— concorso alla protezione delle portaerei alleate e dei relativi gruppi di rifornimento in mare.

Si possono, ovviamente, dettagliare molti altri compiti ma, per amore di sintesi, questa è in breve la funzione della nostra Marina in caso di conflitto nazionale o NATO.

Ed è questa l'attività preminente alla quale le nostre Forze si addestrano senza sosta, notte e giorno, da sole o in collaborazione con Marine alleate od amiche, al fine di essere pronte a far fronte ai propri impegni nella eventualità di un conflitto.

Ma questa eventualità di guerra guerreggiata, pur costituendo l'ipotesi estrema alla quale occorre prepararsi, appare tuttavia l'ipotesi sempre più remota.

Un conflitto NATO o comunque di grandi dimensioni presuppone infatti, come ben conoscono, uno scontro frontale fra i grandi blocchi, fra le grandi potenze che una volta innescato, darebbe luogo molto probabilmente ad uno scambio nucleare con possibilità di "escalation" imprevedibili e difficilmente controllabili.

Di fronte a questa prospettiva, si va consolidando, come tutti sanno, nel mondo intero l'opinione che una guerra generale o comunque di grandi proporzioni sia piuttosto improbabile.

Ma mentre si allontana la possibilità di conflitti generali, permane sempre più elevata la probabilità di conflitti locali o limitati, di dispute, di incidenti, di motivi di tensione, come la storia recente insegna.

Si è, cioè, instaurata una situazione di conflittualità permanente (se mi è consentita questa terminologia non prettamente militare), che trova il suo più idoneo campo d'azione sul mare; ed in questa situazione la Marina italiana è chiamata a svolgere altrettanto permanentemente un ruolo insostituibile a difesa degli interessi nazionali.

Quali i motivi di questa conflittualità permanente? In che misura la nostra Marina è chiamata in causa?

Accennerò brevemente solo a tre aspetti principali: la cosiddetta strategia indi-

retta sovietica, il crescente valore intrinseco del mare e del fondo marino, la trasformazione in atto nel diritto internazionale marittimo.

Sul Mediterraneo si affacciano 18 Paesi, alcuni dei quali già consolidati negli ordinamenti interni politici e sociali e nella loro collocazione nel quadro internazionale; altri invece, specie se di recente costituzione, ancora relativamente instabili, sia come regime interno sia come scelta di alleanze, e quindi tuttora suscettibili di essere influenzati e condizionati da pressioni esterne in queste loro scelte.

Sono pressioni di carattere economico, politico, psicologico, ideologico che divengono tanto più efficaci quanto più si appoggiano alla forza e che nel loro complesso rientrano in un disegno strategico tendente ad aggirare lungo direttrici periferiche più fluide, posizioni centrali imprendibili frontalmente ed ormai cristallizzate. Da ciò il termine di "strategia indiretta".

L'appoggio della forza trova difficoltà sulla terraferma, ove la situazione è definita in maniera statica da confini ben delimitati, la cui violazione comporterebbe immediatamente reazioni cruente, con conseguente pericolo di "escalation".

Sul mare, invece, non esistono confini né precise norme sull'uso dell'altomare, è possibile ad un avversario intraprendente spingere la sua azione entro margini più ampi che nella terraferma e nei riguardi non soltanto dei Paesi confinanti, ma anche di Paesi lontani.

Ed è appunto questa la funzione della presenza navale sovietica in Mediterraneo in tempo di pace. Tale presenza è servita non solo a sostenere la politica sovietica in recenti crisi verificatesi in questo bacino, ma anche a ridurre la credibilità del deterrente nucleare della 6ª Flotta, dal quale dipende in gran parte l'equilibrio delle forze in Europa ed in tutto il bacino mediterraneo.

Orbene, l'Italia, che vive immersa nel Mediterraneo, non può assistere impassibile ad azioni tendenti a modificare a suo danno la situazione nell'area di interesse: all'azione altrui deve contrapporre in modo ugualmente credibile e flessibile una azione riequilibratrice a mezzo di proprie forze sul mare a tutela dei propri interessi.

Da ciò l'esigenza di una continua presenza di nostre unità in mare allo scopo appunto di controbilanciare la presenza di altri, là dove necessario.

È una attività silenziosa, poco conosciuta, eppure ormai continuativa e pesante per le nostre Forze Navali. Esse, in virtù della loro semplice presenza, contribuiscono a rendere più credibile la capacità di deterrenza della NATO nel Mediterraneo nel quadro del rapporto di forze ivi esistente.

Il secondo aspetto della "conflittualità" è connesso con valore via via crescente del mare. Mentre per millenni il mare è stato considerato più che altro come via di comunicazione (oltre che come fonte di sostentamento attraverso i prodotti della pesca), è stato riconosciuto in questi ultimi anni come il naturale serbatoio di enormi ricchezze naturali per l'umanità del futuro.

Già oggi il 20% dei prodotti petroliferi utilizzati nel mondo sono estratti dal fondo marino. Ma questa è una aliquota che si può definire insignificante della ricchezza

potenziale dei giacimenti ancora inesplorati esistenti negli abissi del mare.

La scienza e la tecnologia moderna non solo forniscono ormai i mezzi per raggiungerli, quale che sia la profondità di tali abissi ma si apprestano a fornire all'uomo i mezzi per vivere nell'ambiente marino e per sfruttarlo intensivamente in ogni sua possibilità.

Ne deriva una corsa all'accaparramento di aree marittime le più ampie possibili, da parte di tutti gli Stati rivieraschi ed anche di terzi. È inevitabile perciò una collisione di interessi nell'uso e nello sfruttamento del mare.

Paesi anche piccoli non solo affermano diritti talora esorbitanti ma cercano di sostenerli con forze navali che, seppure esigue nella quantità, dispongono di armamento, quale missili superficie-superficie, altamente offensivo ed insidioso.

La disponibilità da parte di nazioni minori di unità del genere assumerebbe un peso sproporzionato, ove non fosse controbilanciata da una forza credibile, idonea cioè a neutralizzare tale minaccia. Dispute in questo campo sono già attuali e richiedono la presenza di nostre Forze in mare a sostegno del nostro buon diritto. Mi riferisco non soltanto a questioni di limiti di pesca, di sfruttamento di piattaforme continentali, di ricerche di idrocarburi da parte di società straniere nei mari italiani, ma anche a trattative già avviate per definire la ripartizione di aree marittime prospicienti Paesi rivieraschi confinanti con l'Italia.

Il *diritto marittimo internazionale* — e vengo con ciò al *terzo motivo della conflittualità* — sta subendo infatti in questi tempi una rapida e profonda trasformazione.

Dal principio generale della libertà dei mari, che dall'epoca di Grozio ha governato i rapporti dei popoli sugli oceani, si sta passando verso concezioni più restrittive di tale libertà, connesse con l'ampliamento indiscriminato del mare territoriale e l'utilizzazione permanente delle acque e del fondo marino anche nell'altomare.

Si tratta di una faticosa e contrastata elaborazione "de jure condendo" e, come sempre nei rapporti tra Stati, il peso della forza è spesso determinante.

Anche in questo settore la nostra Marina è, e lo sarà ancora di più in futuro, chiamata a sostenere in continuazione, con la sua presenza, le posizioni nazionali.

In sintesi, la Marina in caso di conflitto è prioritariamente responsabile della difesa delle vie di comunicazione e delle frontiere marittime, con l'aggiunta, in caso di conflitto NATO, dell'obbligo di concorrere alla protezione del deterrente mobile alleato e dei relativi gruppi di rifornimento in mare. Ma oltre a questi compiti, che direi istituzionali e tradizionali del tempo di guerra, la Marina è chiamata a svolgere, in ogni momento della fase storica in cui viviamo, una funzione di prevenzione e di pace, di tutela degli interessi nazionali, di dissuasione — nei limiti delle sue responsabilità — nei riguardi di eventuali tentativi di turbamento dell'equilibrio e della pacifica convivenza dei popoli che si affacciano nel Mediterraneo.

Questi compiti continuativi del tempo di pace troverebbero nelle eventualità di emergenze configurabili nell'attuale quadro politico-strategico, una naturale prose-

cuzione in fase di tensione e di conflitto.

Ciò comporta che le nostre forze aeronavali debbono possedere caratteristiche tecnico-operative e consistenza quantitativa tali da poter assolvere i molteplici impegnativi compiti di pace e di guerra che ho sopra citato.

Esigenza di Forze e consistenza attuale della Marina

Da quanto fin qui esposto si evince chiaramente che le nostre Forze debbono possedere:

- capacità di mantenere una continua e quindi credibile presenza;
- capacità di controllare i mari italiani e le zone focali con idonei dispositivi aeronavali e con installazioni costiere;
- capacità di concorrere alla protezione delle Forze Navali alleate in Mediterraneo e dei loro gruppi di sostegno logistici;
- capacità di operare offensivamente sulla superficie, sotto la superficie e al di sopra della superficie;
- capacità di pronto intervento anfibo, con obiettivi limitati nel tempo e nello spazio;
- capacità di difesa antisom, antiaerea, antinave e antimissile.

Debbo subito precisare che contrariamente a quanto questa elencazione potrebbe far supporre, non si richiede una Flotta di dimensioni velleitarie e sproporzionate alla potenzialità economica e alla politica generale della Nazione. Ciò che occorre è una flotta di qualità, moderna e dotata di armamento ed apparecchiature aggiornate, non necessariamente molto più grande di quella attuale.

È chiaro, infatti, che la dimensione della nostra Marina deve essere tale da poter far fronte da sola agli impegni del tempo di pace ed a quelli relativi a conflitti limitati con Nazioni minori, non certo a conflitti generali in cui siano coinvolte le superpotenze. In questa ultima ipotesi, la nostra Marina deve potersi inserire come elemento valido ed efficiente nel dispositivo alleato, secondo la prevista dimensione dei goals NATO, che sono indubbiamente corretti nel quadro generale dell'alleanza, anche se possono forse risultare fin troppo ambiziosi sul piano della fattibilità pratica nazionale.

Da un attento esame delle esigenze operative nazionali e NATO si può affermare che una disponibilità di Forze corrispondente grosso modo ai "goals" NATO, costituirebbe un livello sufficiente a fronteggiare, almeno inizialmente e senza alcuna riserva, gli impegni della Marina.

Tali forze dovrebbero comprendere un nucleo bilanciato di unità operative idonee, come armamento offensivo e difensivo, ad esplicare le capacità che ho prima indicate, con rilievo più consistente nel settore delle unità offensive, di quelle di scorta e delle unità sottili veloci.

Esse dovrebbero altresì includere una aliquota sufficiente di elicotteri per l'impiego da bordo e da terra e velivoli di moderne caratteristiche, come ad esempio i velivoli a decollo verticale o corto, in corso di promettente sviluppo.

La consistenza minima globale necessaria, delle Forze Navali operanti comprese quelle del dragaggio ed escluse le unità di sostegno logistico e di trasporto anfibio, raggiunge il livello di circa 160 000 tonnellate.

A fronte di questo fabbisogno, la consistenza attuale (1973) della nostra Marina, è invece di circa 100 000 tonnellate, con carenze più accentuate proprio nei settori più necessari delle unità offensive, di scorta e sottili veloci.

La disponibilità attuale non consente, come è stato confermato in varie esercitazioni anche recenti, di soddisfare, se non in misura ridotta, i compiti di presenza e sorveglianza, di integrazione dei dispositivi di scorta delle Forze Alleate e dei relativi gruppi di rifornimento in mare, di protezione del traffico dei carichi vitali, di difesa del traffico convogliato, di difesa dell'Adriatico. Anche per i compiti del tempo di pace, lo sforzo richiesto alle unità pronte è sovente al disopra dei limiti accettabili per una regolata e prolungata efficienza delle unità stesse e per prestazioni a carattere continuativo degli Equipaggi.

È ovvio che nella presente situazione delle Forze, per quanti sacrifici si richiedano a uomini e materiali, la presenza italiana nel Mediterraneo non raggiunge quella entità e continuità, e quindi quella credibilità che sarebbe desiderabile, così come è ovvio che alcuni compiti previsti in caso di conflitto non potrebbero essere assolti in misura completa e con la dovuta efficacia. È stata perciò da gran tempo sostenuta, sia in ambito NATO che in campo nazionale, la necessità di accrescere e potenziare le Forze Navali.

Ma il discorso si aggrava in maniera preoccupante se si guarda al futuro.

Ed io sono del parere che la realtà va guardata in faccia e che è bene che tutti ne prendano conoscenza, senza ombra di dubbio o infingimenti.

Il bilancio della Marina e la sua ripartizione

Il Bilancio Difesa per il 1973 è stato di 2.300 miliardi ripartiti come segue:

— SPESE VINCOLATE (personale ecc.)	miliardi 1.137,9
— SPESE DISCREZIONALI (divise come appresso)	" 1.162,1
— ESERCITO	mld. 494,7
— MARINA	mld. 183,1
— AERONAUTICA	mld. 311,3
— ALTRI ENTI	mld. 173,0

La Marina ha avuto per le sue spese discrezionali 183 miliardi, che sono stati

ripartiti:

— <i>Programmi di forza</i> (personale leva, ecc.)	miliardi	42,7
— <i>Esercizio</i>	miliardi	72,6
— Efficienza naviglio	mld.	33
— Sostegno tecnico-logistico	mld.	29,8
— Attività operativa/addestrativa	mld.	6,1
— Organizzazione e finzionamento organi centrali e periferici	mld.	2,9
— Ricerca scientifica	mld.	0,8
— <i>Rinnovamento e ammodernamento</i>	miliardi	67,8
— Rinnovamento (nuove costruzioni e linea elicotteri)	mld.	36,6
— Ammodernamento	mld.	25,0
— Infrastrutture	mld.	4,2
— Scorte	mld.	2,0

Estrapolando realisticamente per il prossimo settennio (fino cioè al 1980) le disponibilità finanziarie sulla base di un incremento annuo del bilancio del 6%, si può prevedere la possibilità di destinare al finanziamento di Nuove Costruzioni fino al 1980 non più di 300 miliardi.

Poiché, mediamente, il costo di una nuova costruzione si aggira intorno alle 20 mila lire a chilogrammo, se ne deduce la previsione di realizzare entro il 1980 circa 15.000 tonnellate.

Il relativo programma, già da tempo predisposto e messo a punto, è il seguente:

- 4 fregate missilistiche da 2 300 tonnellate
- 4 aliscafi di progetto nazionale da 62 tonnellate
- 4 aliscafi di progetto NATO da 230 tonnellate
- 2 sommergibili SSK tipo "Sauro" da 1 200 tonnellate
- 1 nave logistica di squadra da 7 000 tonnellate
- 28 elicotteri "AB-212"
- 8 elicotteri "SH-3D"

Dal punto di vista dei requisiti operativi le unità che ci proponiamo di costruire appaiono pienamente idonee all'assolvimento dei compiti ad esse assegnati e hanno già suscitato vivo interesse in molte Marine estere, che stanno prendendo contatti coi nostri cantieri per la eventuale ordinazione di unità similari.

Specialmente le fregate missilistiche, con eccellenti caratteristiche di velocità, tenuta al mare, armamento offensivo ed elettronica, appaiono particolarmente idonee a missioni di sorveglianza, tallonamento, intervento preventivo e dissuasivo in situazioni di tensione o di incidenti minori ed in tutta una vasta gamma di impieghi di pace e di guerra.

Parimenti l'aliscafo da 62 tonnellate, con la sua alta velocità accoppiata ad un armamento eccezionale per il dislocamento (1 cannone da 76 compatto e 2 missili OTOMAT) presenta caratteristiche rivoluzionarie nel campo del naviglio veloce costiero.

Anche le altre unità in programma, compresi i 2 sommergibili SSK, sono tecnicamente quanto di più moderno vi sia al mondo.

Esiste, parallelamente, un programma di ammodernamento parziale delle unità più valide già esistenti, mediante l'installazione entro il 1980 di missili superficie-superficie ed altri indifferibili e indispensabili miglioramenti nella elettronica (TLC e GE), programma sul quale per brevità non mi soffermo anche perché ho visto che è stato ampiamente trattato nel vostro tema sulla "Difesa".

Situazione delle Forze nella prospettiva degli anni Ottanta

Ma l'elemento critico di tutto questo discorso è che al 1980 la consistenza della Flotta con navi al di sotto di 20 anni sarà ridotta a sole 52 mila tonnellate dalle 100 mila circa odierne.

Il conto è molto facile da farsi.

La vita media utile di una nave da guerra è di 20 anni. Solo per mantenere la consistenza attuale occorrerebbe impostare ogni anno un ventesimo del tonnellaggio totale, ossia un ventesimo di 100 000 tonnellate, cioè 5 000 tonnellate, che al costo di 20 000 lire al chilogrammo comporta la spesa di 100 miliardi l'anno.

Attualmente prevediamo di disporre in media, nella migliore delle ipotesi, soltanto 40 miliardi annui per nuove costruzioni, coi quali sarà possibile costruire, in tutto il prossimo settennio, 2 000 tonnellate l'anno, cioè 14-15 000 tonnellate in tutto invece di 35 000 tonnellate (5 000x7).

Ciò significa che al 1980 avremo una diminuzione automatica di 20 000 tonnellate sulle 100 000 attuali. A tale diminuzione deve aggiungersi una quota di altre 28 mila tonnellate che, non essendo state a suo tempo rinnovate, avranno superato da tempo i 20 anni di età.

In conclusione, secondo le attuali previsioni, al 1980 la Flotta sarà costituita da sole 52 000 tonnellate. Il che significa disporre, in tutto e per tutto, tenendo conto delle navi periodicamente ai lavori, di meno di una diecina di navi operative.

Considerazioni conclusive

Questo processo inesorabile ed automatico di graduale e rapida estinzione della Flotta non può essere lasciato, a mio avviso, senza correttivo.

A fronte degli impegni crescenti dell'Italia sul mare, dinnanzi a richieste di sempre maggiore presenza navale a tutela degli interessi nazionali sin dal tempo di pace in forme nuove e molteplici, un assottigliamento delle Forze Aeronavali, asintotica-

mente tendenti a zero, appare chiaramente un controsenso.

Io credo che qualunque cittadino italiano, civile o militare che sia, non possa non condividere le mie stesse preoccupazioni e rifiutare questa prospettiva.

Mi sembra pertanto giustificato che io suggerisca (sommessamente) qui giunti, qualche pratica soluzione a questo problema di fondo della Marina, problema che già da molti anni condiziona l'impostazione del bilancio e lo sviluppo armonico delle varie attività della Marina, nella ricerca spasmodica di una via d'uscita da quello che è purtroppo un vicolo cieco.

Debbo infatti precisare che la Marina, sotto questo assillo, ha già da tempo tentato ogni strada possibile per realizzare economie:

- ha disarmato e inviato alla demolizione negli ultimi tre anni 37 mila tonnellate di naviglio, di età troppo avanzata per un utile rapporto costo/efficienza;
- ha conservato inalterata la forza bilanciata (che ammonta a meno del 10% del totale delle Forze Armate) allo scopo di non incrementare i programmi di forza e relative spese;
- ha realizzato attraverso unificazioni e abolizioni di Comandi ed altri provvedimenti ordinativi, uno snellimento di strutture difficilmente suscettibili di ulteriori affinamenti;
- ha dato da decenni la assoluta priorità alle spese per le nuove costruzioni e l'ammodernamento delle navi, sacrificando spesso drasticamente le spese a favore del personale, dell'esercizio e delle infrastrutture;
- ha concentrato le risorse su un limitato numero di unità da costruire;
- ha fatto ricorso, quando non ha potuto trovare altre soluzioni, anche all'acquisizione di naviglio ceduto dall'estero, nella speranza di poter realizzare in proprio in un secondo tempo i mezzi necessari per alcuni ruoli (anfibia e logistico) e per attività addestrative (cacciatorpediniere e sommergibili), pur conoscendo la aleatorietà e la scarsa validità di simili rimedi.

A questo punto la Marina ha esaurito ogni margine di manovra e di risorse interne.

Per la sua gravità ritengo che il problema debba essere inserito con urgenza nel quadro di un più vasto processo di revisione dello strumento militare nazionale.

Ed è per questo che la Marina Militare molto si attende dagli studi in corso per una ristrutturazione globale, confidando che da essa derivi anzitutto una configurazione armonica e bilanciata delle varie componenti.

È infatti mio preciso parere che sia indispensabile tale miglior bilanciamento per consentire il reperimento di almeno parte dei fondi necessari per contenere entro termini meno drammatici il processo di estinzione della Flotta.

E se questo provvedimento risulterà, come è probabile, insufficiente, occorrerà far ricorso ad altra simultanea iniziativa. E questo potrebbe configurarsi in una assegnazione «ad hoc», del tipo della Legge Navale francese (il cosiddetto "Piano Bleu"), grazie al quale la Marina Nazionale ha potuto rinnovare la maggior parte della sua

linea operativa.

Come ho già avuto modo di rilevare, non si tratta di cifre esorbitanti, potendo assommare, tra l'uno e l'altro tipo di finanziamento, a 80-100 miliardi all'anno.

È questo il problema centrale della Marina e non mi sembra che presenti molte altre alternative, oltre a quelle che ho prospettato.

Su molte parti della mia esposizione ciascuno potrà concordare o dissentire, a seconda del proprio punto di vista.

Oso tuttavia pensare che almeno su un punto troverò il consenso generale e cioè che l'Italia, per una politica di pace e di progresso nella attuale situazione mediterranea, non può fare del tutto a meno di uno strumento navale, sia pure limitato nella consistenza ma idoneo a proteggere sul mare i suoi interessi.

Dopo tante considerazioni piuttosto preoccupanti, mi sia consentito di concludere con una annotazione incoraggiante.

Dalla mia recente esperienza di comando della Squadra Navale ho potuto constatare come il nostro elemento umano sia tuttora eccellente, come i nostri Equipaggi siano moralmente integri, sani, disciplinati come sempre.

E fin quando la Marina disporrà di questi Equipaggi, sono certo che ogni altro problema di carattere materiale ed economico troverà in un modo o nell'altro la sua soluzione.

Desidero esprimere altresì la mia fiducia nella collaborazione e nello spirito interforze che si va ormai consolidando sempre più ed in forme concrete.

Da questa fiducia nella nostra Gente e nel comune lavoro deriva lo slancio necessario per far fronte alla complessità dei problemi della Marina ed è con questa fiducia che mi sono accinto ad assolvere il mio incarico.



L'USO DEL MARE

Problemi e prospettive per l'Italia nel contesto mediterraneo ed europeo e per la Marina Militare

*Conferenza tenuta il 25 gennaio 1978
al Centro Alti Studi Militari
dal Capo di Stato Maggiore della Marina
Ammiraglio di Squadra GIOVANNI TORRISI*

Introduzione

Prima ancora di introdurre l'argomento della mia trattazione, che del resto ritengo noto a Lor Signori, vorrei citare una frase di Jacques Cousteau che mi ha particolarmente colpito e anche sconcertato.

“Il mare non è lottizzabile ma costituisce una sola grande entità percorsa da un unico flusso di energia”.

Ebbene, sono stato colpito per l'efficacia dell'immagine ma soprattutto sconcertato per il contrasto drammatico tra il principio altamente ideale in essa racchiuso e la realtà sempre più incombente. Il mare infatti è lottizzato, e come! Responsabile di questo stato di cose è l'uomo inteso sia come individuo assillato da effettivi bisogni e da una spirale di esigenze di benessere, sia come specie in fase di espansione demografica, sia come membro di raggruppamenti sociali, le nazioni, a volte pervase da ingiustificati egoismi.

L'argomento che ho scelto è: “L'uso del mare - Problemi e prospettive per l'Italia nel contesto mediterraneo ed europeo e per la Marina Militare”.

Vorrei sottolineare che la parola uso è da prendersi nel senso più completo: cioè, mare inteso come mezzo di comunicazione e come oggetto di sfruttamento, con particolare attenzione però ai problemi connessi con la seconda accezione.

Ci si potrà domandare perché il Capo di Stato Maggiore della Marina non ritenga doveroso, in occasione di questo rituale e graditissimo incontro e confronto, impostare la sua trattazione sui problemi centrali della propria Forza Armata, e nemmeno di focalizzarla su quello da considerare pur sempre il problema principale di tutte le FF.AA., il problema del personale. Ebbene, per essere franchi, sarebbe mia intenzione, forse ambiziosa, non richiedere l'attenzione dell'uditorio su questioni oramai troppo note a persone della loro esperienza tenendo anche presente che:

— sono stato preceduto dal Capo del 3° Reparto del mio Stato Maggiore che, mi risulta, ha messo in luce e discusso con loro la principale problematica della Marina Militare;

— del personale, delle sue istanze, della sua preminenza, siamo tutti talmente convinti che il parlarne ancora potrebbe provocare controproducenti fenomeni di saturazione.

Vorrei tuttavia precisare che non desidero sottrarmi all'esame della quotidiana problematica di Forza Armata e che sono quindi pronto a rispondere, al livello che mi compete, a qualsiasi domanda che mi si vorrà rivolgere nel periodo finale, a prescindere dall'argomento che oggi tratterò.

Direi però che soltanto apparentemente ho scelto un tema settoriale: in realtà invece, e spero che al termine del mio intervento e della auspicata discussione che ne seguirà ne risultino tutti convinti, si tratta di una problematica non soltanto di estrema attualità e gravida di complesse implicazioni, ma anche di uno spunto essenziale per configurare, in una realistica e già pressante prospettiva, le possibilità nuove e da approfondire che si offrono al nostro Paese, le difficoltà di vario ordine che si possono incontrare e, più in particolare, i nuovi compiti che ne derivano per la Marina Militare e, conseguentemente, la nuova fisionomia dello strumento necessario per assolverli.

È naturale, ma è anche stato doveroso per un tema così complesso, che per preparare questa mia esposizione abbia attinto da molte fonti. In questo lavoro di ricerca ho avuto modo di confrontare i nostri problemi con quelli di altri Paesi anche a noi molto vicini: la Francia, ad esempio che, pur avendo una dimensione oceanica e vivi interessi fino nel lontano Pacifico, ho sentito veramente cugina di sangue (e in questo caso il sangue è l'acqua salmastra del Mediterraneo).

Per inquadrare l'argomento devo per forza richiamarmi a un po' di terminologia e a qualche nozione essenziale di geografia ricordando altresì quale enorme e copioso forziere sia racchiuso nel mare, nel suo fondo, nel suo sottosuolo. Forziere di immense quantità di materie utili ed anche serbatoio di multiformi energie. Mare a volte generoso a volte geloso, mare che qua e là sta cedendo spazio alla terra vuoi per imperio della natura vuoi per intervento umano, mare che subisce comunque continui mutamenti per opera proprio dell'uomo, mare solcato, studiato, analizzato, scandagliato, osservato dall'alto, misurato, ma anche minacciato da tremende malattie.

Mi soffermerò anche sulle principali tappe del diritto internazionale in materia di regime dei mari e sfruttamento delle risorse marine. Accennerò poi ad alcune controversie. Focalizzerò quindi l'attenzione sul Mediterraneo e sui problemi che si pongono all'Italia sia nel contesto Mediterraneo che in quello Europeo. Parlerò infine dei nuovi gravosi compiti che si pongono alla Marina italiana.

E veniamo alla terminologia.

Terminologia essenziale e morfologia del fondo marino

La Fig. 1 che rappresenta in maniera schematica e teorica, l'andamento del fondo marino, indica anche i termini usati. A me interessa mettere in evidenza soprattutto la *piattaforma continentale* definita, geograficamente, come quella porzione del fondo marino che si estende dalla battigia, con una pendenza quasi nulla fino al cosiddetto zoccolo continentale. La sua profondità media si aggira sui 120-170 metri. E' ovviamente la zona più accessibile, ma la natura è stata assai bizzarra, almeno apparentemente, nel distribuirla.

Guardiamo infatti la Fig. 2 (pag. 16) : molte zone del mondo ne sono quasi prive, alcune invece ne sono privilegiate. Dico privilegiate perché è sulla piattaforma che è più facile carpire i tesori al mare. Essa è anche intrinsecamente la più ricca almeno per molte risorse.

Per quanto riguarda l'Italia esaminiamo la Fig. 3 (pag. 17): essa in particolare dimostra che l'Adriatico, a parte la zona meridionale di natura abissale, ricopre tutta una piattaforma e che nel Canale di Sicilia esistono vaste zone di piattaforma.

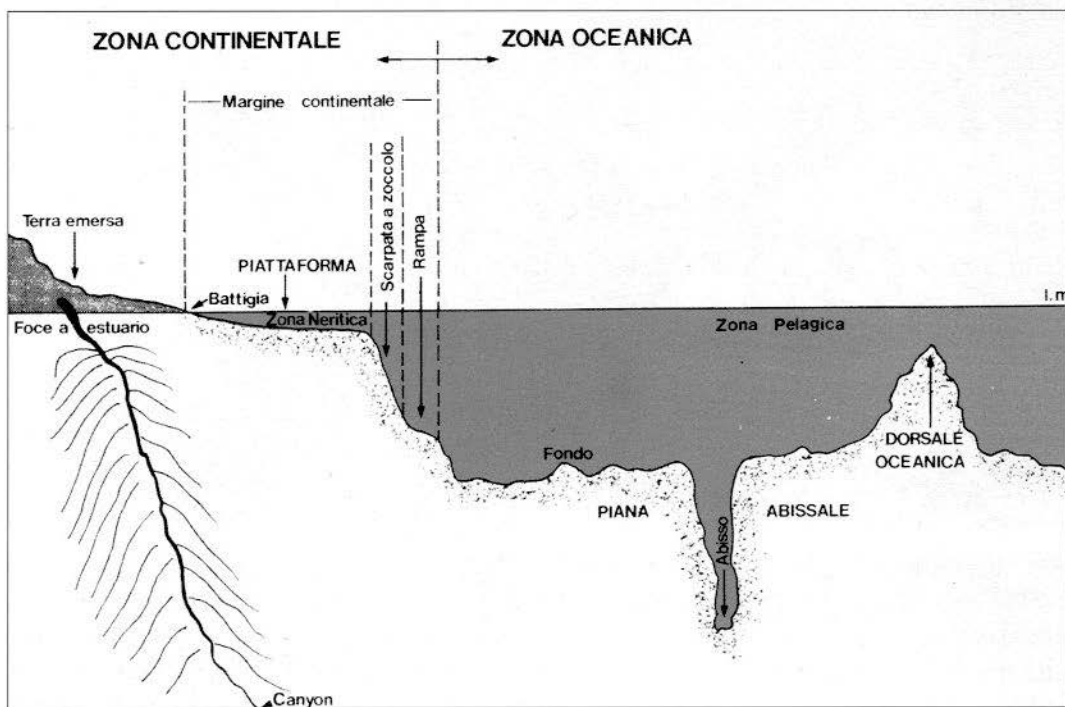


Fig. 1. - Terminologia del fondo marino.

Le risorse

Il discorso sulle risorse sarebbe lunghissimo. Mi limiterò all'essenziale. Per quanto riguarda le risorse biologiche del mare alcuni scienziati credono ancora che esse siano inesauribili o quasi. L'opinione più diffusa però è che siamo oramai vicini alla saturazione delle possibilità di pesca: cioè un aumento dello sfruttamento comprometterebbe l'equilibrio naturale e innescerebbe un irreversibile processo di estinzione.

C'è chi studia a fondo il problema come i Sovietici con la loro scienza di Stato e una flotta peschereccia che uguaglia da sola il complesso di quelle di tutti gli altri Stati.

Nel Mediterraneo vi è una deleteria tendenza ad un irrazionale supersfruttamento (sistemi antiquati, maglie delle reti troppo piccole, pesca a strascico, non infrequente ricorso alla dinamite).

Per quanto riguarda invece le risorse *non rinnovabili* il fenomeno più vistoso è costituito dai cosiddetti *noduli di manganese* della piana abissale: essi sono rivestimenti metallici di agglomerati di conchiglie o di altro materiale organico.

Si tratta di interessantissime riserve potenziali: l'interesse è costituito dai metalli che si trovano associati al manganese. Siamo agli inizi di uno sfruttamento a carattere industriale.

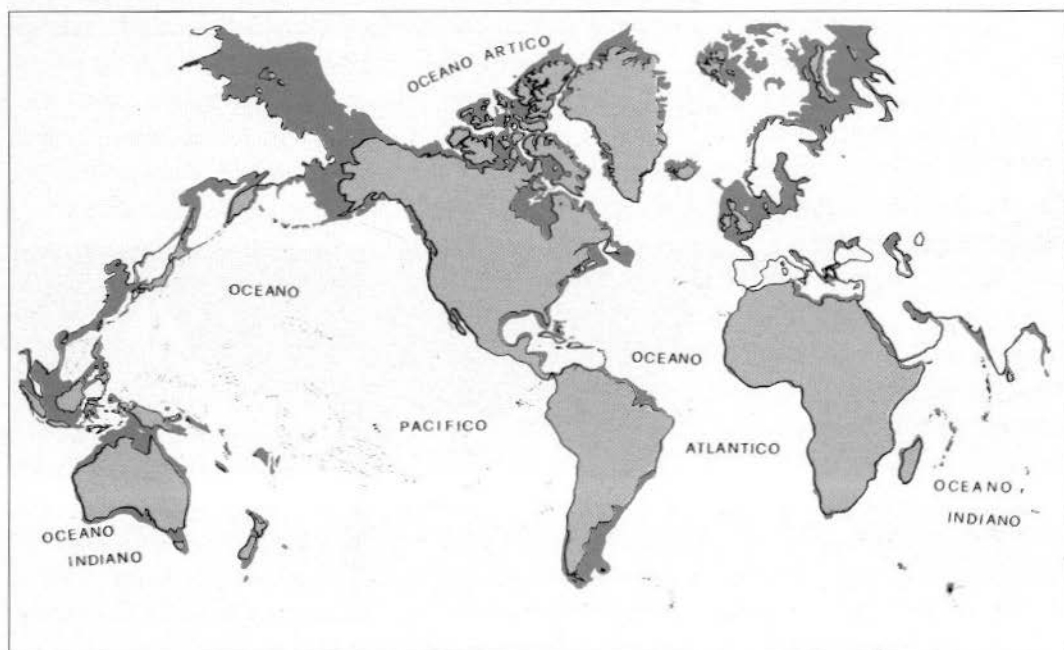


Fig. 2. - La piattaforma continentale.

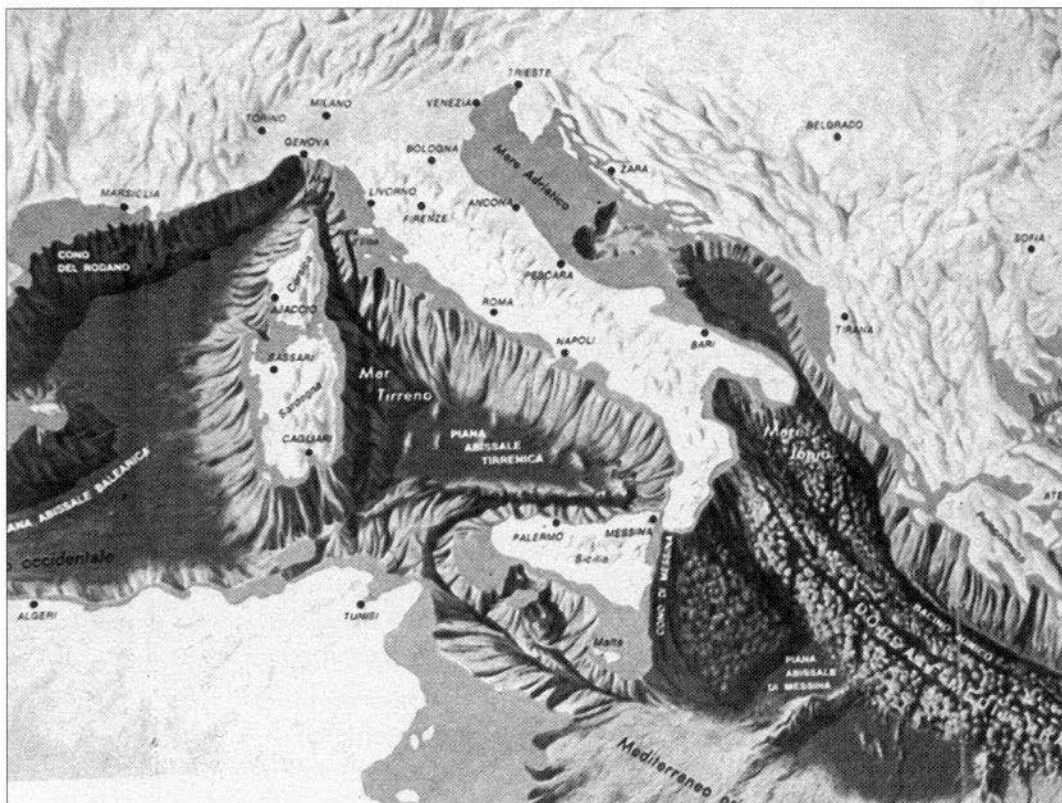


Fig. 3. - Andamento dei fondali nel Mediterraneo centrale (da Epoca).

Una cifra mi ha poi impressionato: pare che la quantità di oro dispersa negli oceani sotto forma di invisibili pagliuzze ammonti a 6 milioni di tonnellate.

Ho lasciato per ultimo il petrolio in quanto, con gli altri idrocarburi, specie i gas naturali, costituisce la riserva di maggiore interesse dei margini continentali e in particolare delle piattaforme, incluse quelle del Mediterraneo. E si pensa che il futuro dipenderà proprio dalle cosiddette riserve off-shore.

C'è poi da citare l'energia.

Per il momento soltanto le maree sono utilizzate su larga scala: vorrei ricordare che è una forma di produzione del tutto pulita, voglio dire non inquinante.

Il Mediterraneo non è un mare soggetto in forma evidente a questo fenomeno. Soltanto l'Adriatico ha delle escursioni di marea di circa mezzo metro o poco più. I veneziani si rimboccherebbero senza imprecare il fondo dei pantaloni se l'acqua alta facesse loro risparmiare sulla bolletta della luce!

Dopo questa pur affrettata panoramica credo che una cosa risulti abbastanza evidente: il mare è veramente un sesto continente che è doveroso per noi militari

conoscere, non solo come ambiente di vita, di lavoro, di lotta, ma come liquido humus: dovremmo cioè tenerci informati dei continui progressi nel campo dello sfruttamento delle risorse marine e in un certo qual senso partecipare ad una azione di stimolo nei confronti del Paese a esaminare la convenienza di approfondire energie e devolvere investimenti in questa direzione: ma la nostra non deve essere la visione messianica di un regno favoloso, bensì un approccio direi manageriale passando cioè dal concetto di risorse inestinguibili a quello di risorse da gestire razionalmente.

Non ritengo fuori luogo l'idea che anche rappresentanti delle FF.AA. partecipino ad un eventuale comitato interministeriale per coordinare iniziative sia pubbliche che private. Si badi bene, non è un'idea originale la mia. Altre nazioni lo fanno già.

Ed ora soffermiamoci sul Diritto del Mare.

Il Diritto del Mare

Lo sfruttamento del mare ha cominciato ad assumere una dimensione problematica e universale dopo la seconda guerra mondiale soprattutto per il progresso nella ricerca dei giacimenti di idrocarburi e nella pesca scientifica. Ben presto ci si accorse che occorreva mettere ordine in un ginepraio di complessa materia. Si stava configurando un vero e proprio fenomeno di neo-colonialismo, a causa del quale i Paesi più poveri vedevano minacciato un patrimonio difficilmente raggiungibile ma ritenuto, direi a buon diritto, comune.

Una visione moderna dei problemi connessi con lo sfruttamento delle risorse marine si delineò nel 1958 e dette luogo alla 4ª Convenzione di Ginevra sul Diritto del Mare con cui si affermò il principio dello sfruttamento della piattaforma continentale, definita non geograficamente ma giuridicamente e cioè: lo Stato costiero può esercitare diritti sovrani sulle risorse biologiche e non biologiche del fondo marino e suo sottosuolo fino a 200 metri di profondità ed anche oltre, fino cioè ai limiti della capacità tecnica di sfruttamento.

Ci si avvicinava così ad una regolamentazione dello sfruttamento del fondo, ma si veniva a creare una sperequazione in quanto ne risultavano privilegiati i Paesi benedetti dalla natura, cioè dotati di piattaforma continentale, e quelli più progrediti per le capacità di sfruttamento. Un avvenimento basilare si verificò con un intervento del Capo della Missione Permanente di Malta alle Nazioni Unite; vedi caso: una voce, quella dell'Ambasciatore Pardo, così vicina a casa nostra! Si insisteva cioè per ottenere una equa regolamentazione: secondo Malta non era giusto che una nazione industrializzata potesse, essendone in grado, realizzare effettivamente uno sfruttamento, mentre un Paese in via di sviluppo doveva rimanere ulteriormente indietro non partecipando al godimento di beni considerati di tutti.

Si giunse ad una dichiarazione di principio dell'ONU nel 1970: al di là delle giu-

risdizioni nazionali, che ci si riservava di fissare, tutte le risorse erano patrimonio comune dell'umanità quindi anche dei Paesi continentali. Ma fino a dove era giusto o almeno accettabile che si estendesse la giurisdizione dello Stato costiero?

L'unico criterio valido fu considerato quello della distanza, ma quale distanza? Donde le diatribe e le prese di posizione unilaterali sull'estensione delle acque territoriali. La tendenza generale fu di passare dalle 6 alle 12 miglia ma un gruppo di Stati, specie dell'America Latina, si arroccò su posizioni decisamente estremistiche. Come compromesso si profilò il concetto della Zona Economica Esclusiva, considerando cioè non più soltanto il fondo ma il mare in sè come elemento liquido e relativo contenuto: per zona economica si cominciò a intendere cioè quella zona su cui lo Stato costiero poteva esercitare alcuni diritti sovrani, non ancora precisati, e imporre pertanto restrizioni per lo sfruttamento.

L'ONU creò un Comitato per lo studio dei problemi connessi allo sfruttamento del fondo marino al di là delle giurisdizioni nazionali: tale Comitato lavorò dal 1968 al 1973 e fu riconosciuto allo Stato costiero oltre al diritto di sfruttare il fondo e il sottosuolo anche quello di sfruttare le acque sovrastanti oltre il limite riconosciuto di 12 miglia delle acque territoriali.

Si consolidarono cioè il criterio della piattaforma continentale intesa come zona tecnicamente sfruttabile e quello della *Zona Economica Esclusiva estesa fino a 200 miglia* che alcuni chiamano anche *mare patrimoniale*.

A proposito di capacità tecnologiche i risultati raggiunti nelle possibilità di lavoro sott'acqua sono veramente notevoli.

L'uomo rimane pur sempre la macchina più adattabile. Alcune stazioni subacquee messe in opera e condotte dall'uomo hanno già funzionato per periodi di diverse settimane per lavori effettivi a profondità che superano i 100 metri. Esperimenti di lavoro subacqueo sono stati condotti fino a profondità di 600 metri e oltre.

Secondo Cousteau l'uomo anfibio di domani sarà capace di nuotare e lavorare alla profondità di almeno 1 500 metri.

I minisommersibili rappresentano l'ultima scoperta della tecnica sottomarina con quote operative fino a 1 200 metri e oltre e in grado di compiere una grande quantità di lavori subacquei: e sono comparse anche le macchine immerse teleguidate.

Torniamo alla nostra Conferenza Internazionale alle prese con i problemi dello sfruttamento delle risorse del mare sovrastante la piattaforma e cioè con le decisioni da prendere circa la zona economica.

Nel 1974 fu indetta la III Conferenza sul Diritto del Mare a Caracas per esaminare il diritto marittimo in tutti i suoi aspetti. La Conferenza si è protratta finora con sei sessioni e la sua settima sessione avrà luogo nella primavera prossima.

Quali le principali questioni che saranno trattate?

— Libera navigazione nelle zone economiche;

- libera navigazione negli stretti (i cui problemi sono aumentati con l'estendersi delle acque territoriali);
- quale deve essere il regime di sfruttamento del fondo e del sottofondo dei mari al di là delle giurisdizioni nazionali?
- come proteggersi dalle multiformi possibilità di inquinamento?
- come regolare le prevedibili controversie che sorgeranno dai nuovi regimi?

Possiamo azzardarci ad anticipare qualche deliberazione della settima sessione della III Conferenza di Diritto del Mare?

È del tutto improbabile che si giunga a un trattato contemplante tutta la casistica e in particolare quella relativa al fondo dell'alto mare. È più probabile che si giunga a un insieme di parziali regolamentazioni corredate da accordi bilaterali e regionali, che pure non riusciranno a superare tutte le controversie. Sono convinto però che si faranno le cose all'insegna del pragmatismo più che appellandosi a questioni di principio.

Per quanto riguarda la zona economica si configurano i seguenti orientamenti (e cito qui alcuni brani di un articolo del nostro capitano di vascello (CM) Fontana apparso sulla *Rivista Marittima*):

“È da ritenersi un principio già acquisito che nella Zona Economica Esclusiva tutti gli Stati godano della libertà di navigazione e pertanto ogni Stato con o senza litorale ha il diritto di far navigare le navi che inalberano la propria bandiera.

“Anche la nave militare nazionale potrà quindi condurre una normale navigazione nella zona economica di un terzo Stato e potrà inoltre esercitare tutte quelle azioni che anche l'attuale normativa le consente nell'alto mare”.

“Avvalendosi di una recente norma proposta da una ultima Conferenza, la nave militare potrà anche intervenire in caso di traffico illecito di stupefacenti e di emissioni elettroniche non autorizzate. Essa però non potrà sottrarre alla giurisdizione dello Stato costiero una nave della propria nazionalità che ha violato i diritti tutelati dall'istituzione della zona economica esclusiva”.

Come vedono le acque diventano sempre più torbide (in tutti i sensi) per chi va per mare con le stellette. . . sul bavero.

Per dare un'idea della profonda trasformazione dello stato dei mari che deriva dall'adozione su scala mondiale del criterio delle zone economiche estese per 200 miglia, diamo uno sguardo alla *Fig. 4*.

In pratica quasi il 40% degli oceani si verrebbero a porre sotto il controllo di Stati costieri (un'area pari a quella di tutte le terre emerse!).

Vorrei evidenziare due situazioni paradossalmente antitetiche; la prima: osservino un qualsiasi isolotto dell'Atlantico, ad esempio S. Elena. Ebbene questa entità quasi esclusivamente geometrica coi suoi pochi abitanti, può, nel quadro della normativa internazionale, accampare diritti, che è pur vero che dovrà avere la volontà

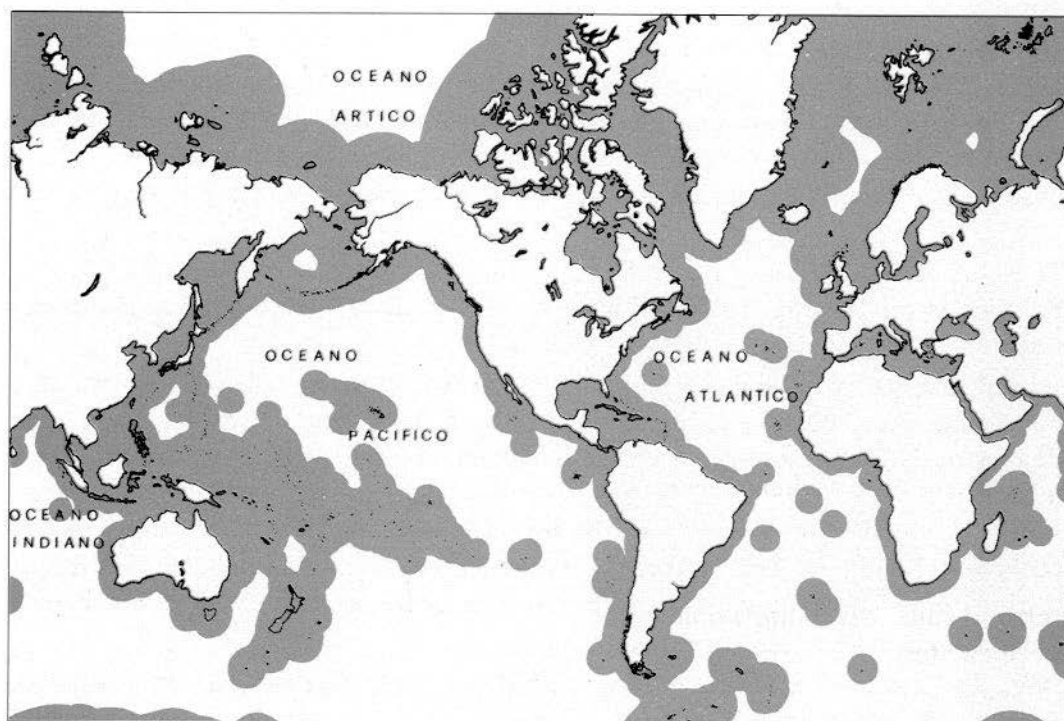


Fig. 4. - Estensione delle giurisdizioni nazionali nel caso di adozione del criterio di distanza di 200 miglia dalla costa.

e la forza di difendere, su una zona che è alcune migliaia di volte più estesa della superficie dell'isola (122 kmq.).

Nel Mediterraneo invece non vi è più un vero e proprio alto mare, anzi si deve ricorrere a criteri di ripartizione derivanti da compromessi o influenze di vario genere, in quanto la ristrettezza del bacino non consente l'adozione del criterio delle 200 miglia.

Si deve cioè andare avanti a forza di accordi e trattati bilaterali.

Per quanto riguarda l'Italia vorrei esporre brevemente l'attuale situazione sintetizzata nella *Tabella* alla pagina seguente.

IUGOSLAVIA - la Fig. 5 (pag. 23) indica graficamente i termini del Trattato, già ratificato da entrambi gli Stati, che si riferisce alla sola ripartizione della piattaforma continentale;

ALBANIA - ancora nessun accordo. Per inciso: [l'Albania nel 1976 ha unilateralmente portato il limite delle sue acque territoriali da 12 a 15 miglia;

GRECIA - Trattato stipulato ma non ancora ratificato che tiene conto di tutte le isole

greche e della nuova linea di base italiana che chiude il Golfo di Taranto;

LIBIA - ancora nessun accordo;

MALTA - addivenire ad un trattato non è facile perché Malta non riconosce rilevanza giuridica alla consistenza territoriale delle nostre isole Pelagie, Linosa, Lampedusa. Si è pervenuti per il momento ad un "gentlemen's agreement" che si basa su una linea mediana tra Sicilia e isole Maltesi entro la batometrica dei 200 metri;

TUNISIA - la *Fig. 6* (pag. 24) riproduce la carta illustrativa del trattato con la Tunisia. È il trattato più sofferto perché gli interessi sono più vivi ed attuali. È già stato ratificato dalla Tunisia ma non ancora dall'Italia.

Questi a grandi linee, i punti salienti. Anch'esso è riferito soltanto alla piattaforma continentale sebbene alcune zone al di fuori delle acque territoriali siano state dichiarate dai Tunisini, e riconosciute dall'Italia, come interdette alla pesca, non al transito, da parte delle flottiglie dei pescatori siciliani ancora prima che si affermasse il concetto di zona economica. Mi riferisco soprattutto alla principale di esse, il cosiddetto "Mammellone". Occorre tener presenti le ripercussioni militari: limitazioni ad eventuali apprestamenti di controllo e di "armamento" del Canale di Sicilia;

ALGERIA - ancora nessun accordo;

SPAGNA - Trattato relativo alla sola piattaforma continentale già ratificato dalla Spagna, in corso di ratifica da parte dell'Italia;

FRANCIA - ancora nessun accordo con precedenti piuttosto difficili soprattutto per il tracciamento della linea a est della Corsica.

SITUAZIONE TRATTATI BILATERALI PER LA PIATTAFORMA CONTINENTALE				
Nazione	Situazione trattative	Trattato ratificato		Note
		dalla controparte	dall'Italia	
IUGOSLAVIA	stipulato	si	si	—
ALBANIA	nessun accordo	—	—	—
GRECIA	stipulato	no	no	—
LIBIA	nessun accordo	—	—	—
MALTA	gentlemen's agreement	—	—	difficoltà per le isole Pelagie
TUNISIA	stipulato	si	no	zona interdetta alla pesca italiana
ALGERIA	nessun accordo	—	—	—
SPAGNA	stipulato	si	in corso	—
FRANCIA	trattativa in corso	—	—	difficoltà per tracciamento linea est Corsica

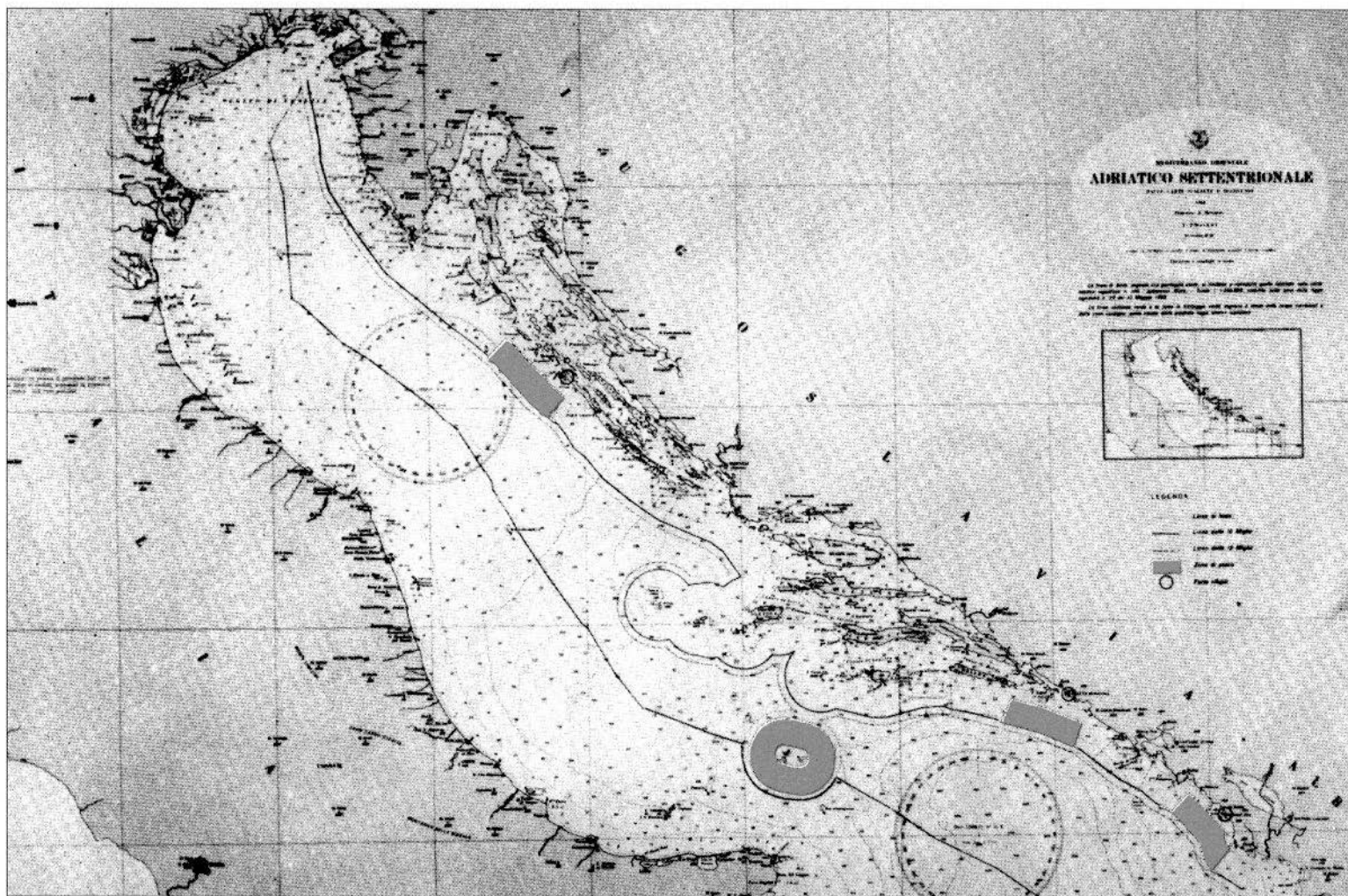
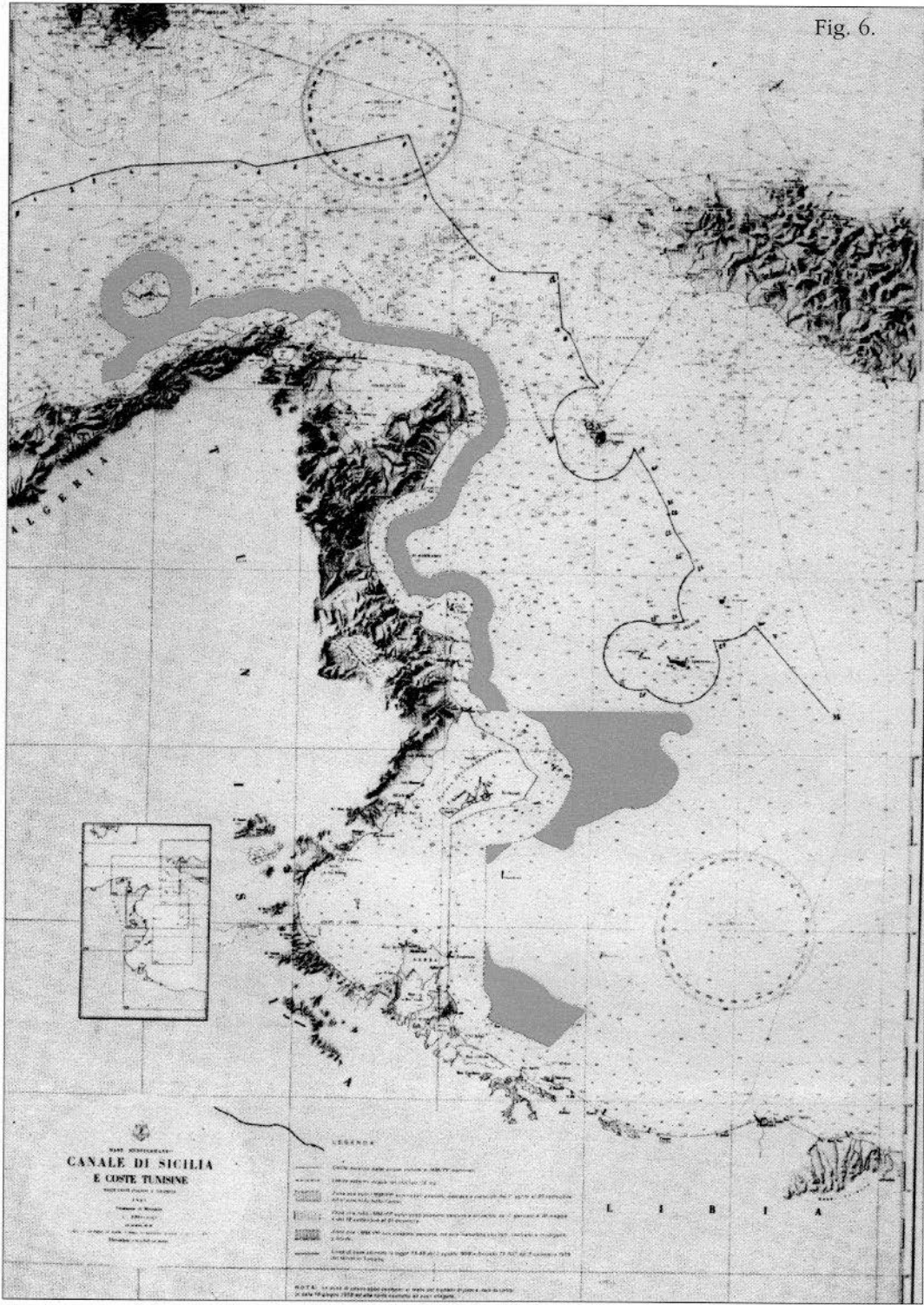


Fig. 5. - Ripartizione della piattaforma continentale in Adriatico secondo i termini del Trattato tra Italia e Jugoslavia.

Fig. 6.



Per meglio riepilogare la situazione ecco nella *Fig. 7* una cartina del Mediterraneo dove sono indicate le linee di demarcazione delle zone giurisdizionali nazionali relative alla piattaforma continentale: alcune di esse sono reali in quanto riproducono trattati già intervenuti, altre, tracciate dai miei esperti, ipotizzano in maniera piuttosto attendibile la conclusione di futuri trattati.

Come ho già accennato, nel Mediterraneo non esiste più alto mare nel senso giuridico internazionale. Guardiamo quei fazzoletti azzurri: ebbene, essi rappresentano quello che rimarrebbe dell'alto mare anche qualora, anziché le ormai accettate 200 miglia, si fossero fissate come limiti le 150 o 100 miglia: ben poca cosa come vedono.

Si potrebbe ad esempio ipotizzare il rifiuto da parte di una nazione rivierasca a concedere il transito nella propria zona economica a navi a propulsione nucleare per timore del rischio di inquinamento radioattivo: e allora cosa succederebbe se la nazione rivierasca dirimpettaia si comportasse allo stesso modo? Verrebbe costretta, quella nave a tornare indietro o tutt'al più a percorrere una rotta coincidente con la linea di demarcazione tra le due zone economiche contigue, ammesso che questa rotta la porti verso la sua destinazione.

Qualsiasi pretesto potrebbe essere valido per imporre restrizioni ed anche esercitare pressioni politiche o peggio provocare o saggiare le reazioni.

La stessa presenza navale degli Stati Uniti e dell'Unione Sovietica potrebbe subire degli squilibri o quanto meno potrebbe rendersi più articolata ed anche imprevedibile. Per quanto riguarda l'Italia la "nuova frontiera" marittima costringerebbe i nostri pescatori in limiti assai più angusti di quelli attuali e travalicarli, a meno di particolari accordi, comporterebbe, come del resto già accade, il rischio della cattura con grandi multe e, in qualche caso, con la confisca del battello e l'arresto del Comandante. È prevedibile che gli incidenti di pesca aumenteranno sensibilmente se si considera che ben 4 200 pescherecci italiani pescano attualmente nelle zone adiacenti ai mari territoriali di Paesi che si affacciano sull'Adriatico e sul resto del Mediterraneo. C'è però da sperare nel funzionamento del "mare comunitario", inteso come possibilità di ottenere agevolazioni per esercitare attività di pesca nelle acque di giurisdizione di altri Paesi della CEE, oltretutto negoziare con Paesi terzi in materia di pesca su basi comunitarie.

Le controversie

Un problema del tutto particolare è rappresentato dall'Egeo ricco di idrocarburi, vero pomo della discordia tra Grecia e Turchia. Le isole greche dell'Egeo costituiscono le vette emerse della dorsale mediterranea orientale e alcune di esse sono prossime dirimpettaie dell'Anatolia Turca. Secondo il criterio dell'equidistanza delle

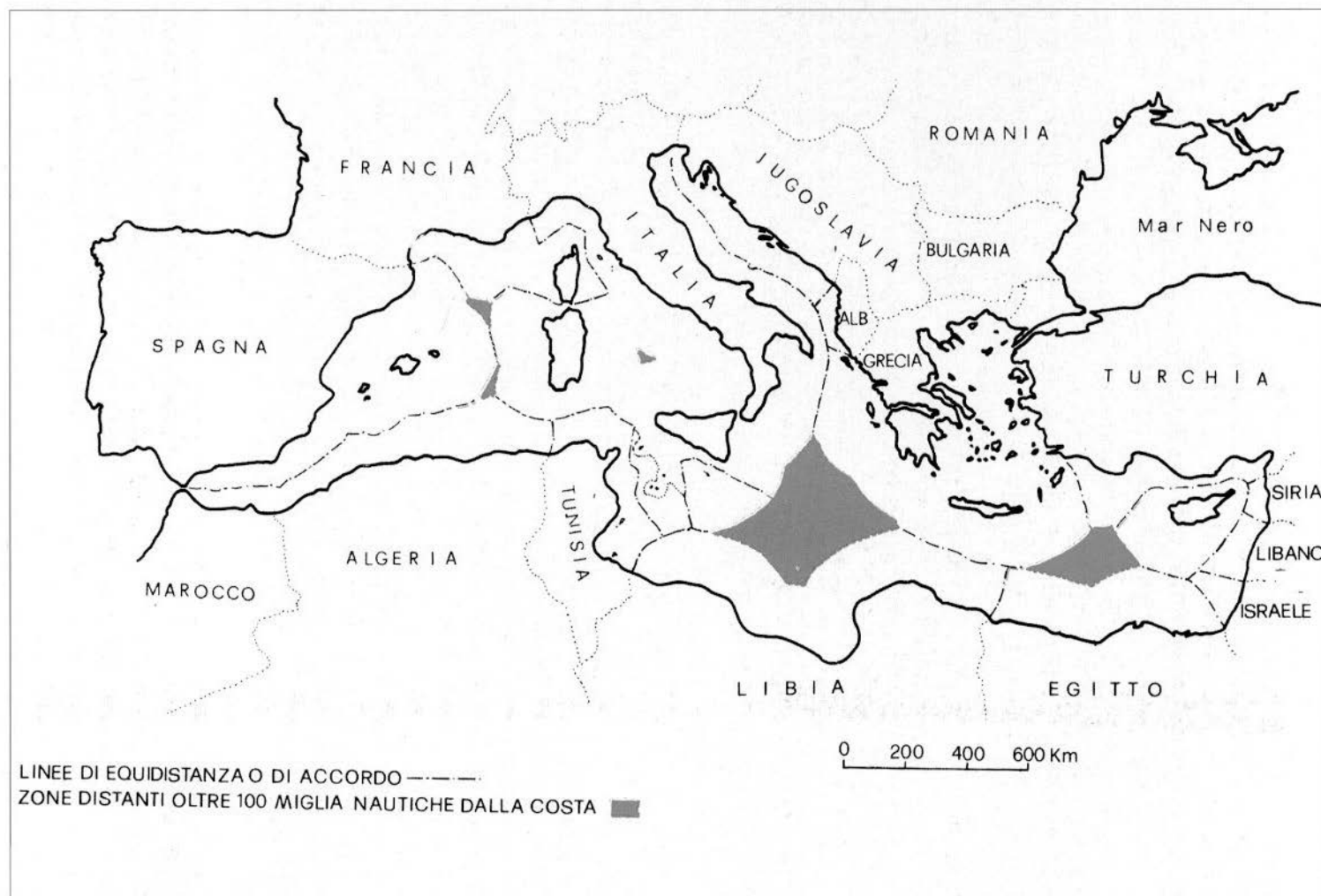


Fig. 7. - Linee di demarcazione nel Mediterraneo delle zone giurisdizionali nazionali relative alla piattaforma continentale.

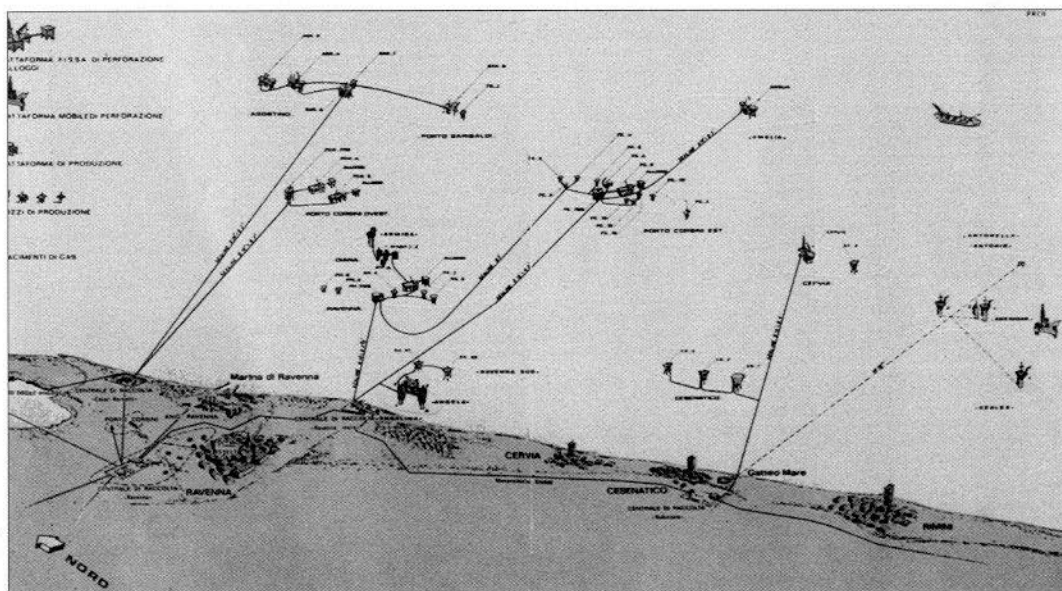


Fig. 8. - Un tratto significativo della costa adriatica con le attrezzature in sito per lo sfruttamento degli idrocarburi.

linee di base tutto l'Egeo risulterebbe zona giurisdizionale greca. I Turchi, sorretti dagli Stati Uniti, invocano invece un criterio di equità. Questa, più che altre motivazioni, è la vera causa delle accese dispute tra i due Paesi che hanno avuto aspetti drammatici quando nel luglio del 1976 la nave sismologica *Sismic IV* si accinse a fare una missione scientifica nell'Egeo.

La soluzione a mio avviso non può essere che un accordo per lo sfruttamento comune, ma ovviamente uno dei due per il momento non ci stà, e questo è la Grecia (appoggiata dall'Inghilterra).

Ma non è questo il solo caso di discordia. Pensiamo alla famosa guerra, anzi alle guerre del merluzzo tra Gran Bretagna e Islanda. La terza di queste guerre si è accesa nel novembre 1975 dopo che l'Islanda aveva annunciato unilateralmente di estendere il limite delle proprie acque di riserva di pesca a 200 miglia. Si sono verificati episodi di urto volontari, tra navi da guerra inglesi e guardiacoste islandesi e si è giunti sino alla rottura dei rapporti diplomatici. Tale fatto ha persino indotto la quasi disarmata Islanda ad acquistare motovedette.

Altre controversie ormai classiche sono quelle che vedono di fronte la Norvegia e l'Unione Sovietica per il Mare di Barents e le isole Spitzbergen, e Giappone e Russia per la zona di mare che comprende le isole Kurili.

Per non parlare dei seri grattacapi che ci procura l'attività talvolta non ortodossa e quasi sempre sul filo del rasoio, dei nostri pescherecci soprattutto nella zona del Canale di Sicilia e che determinano il nostro impegno di vigilanza pesca di cui parlerò tra breve.

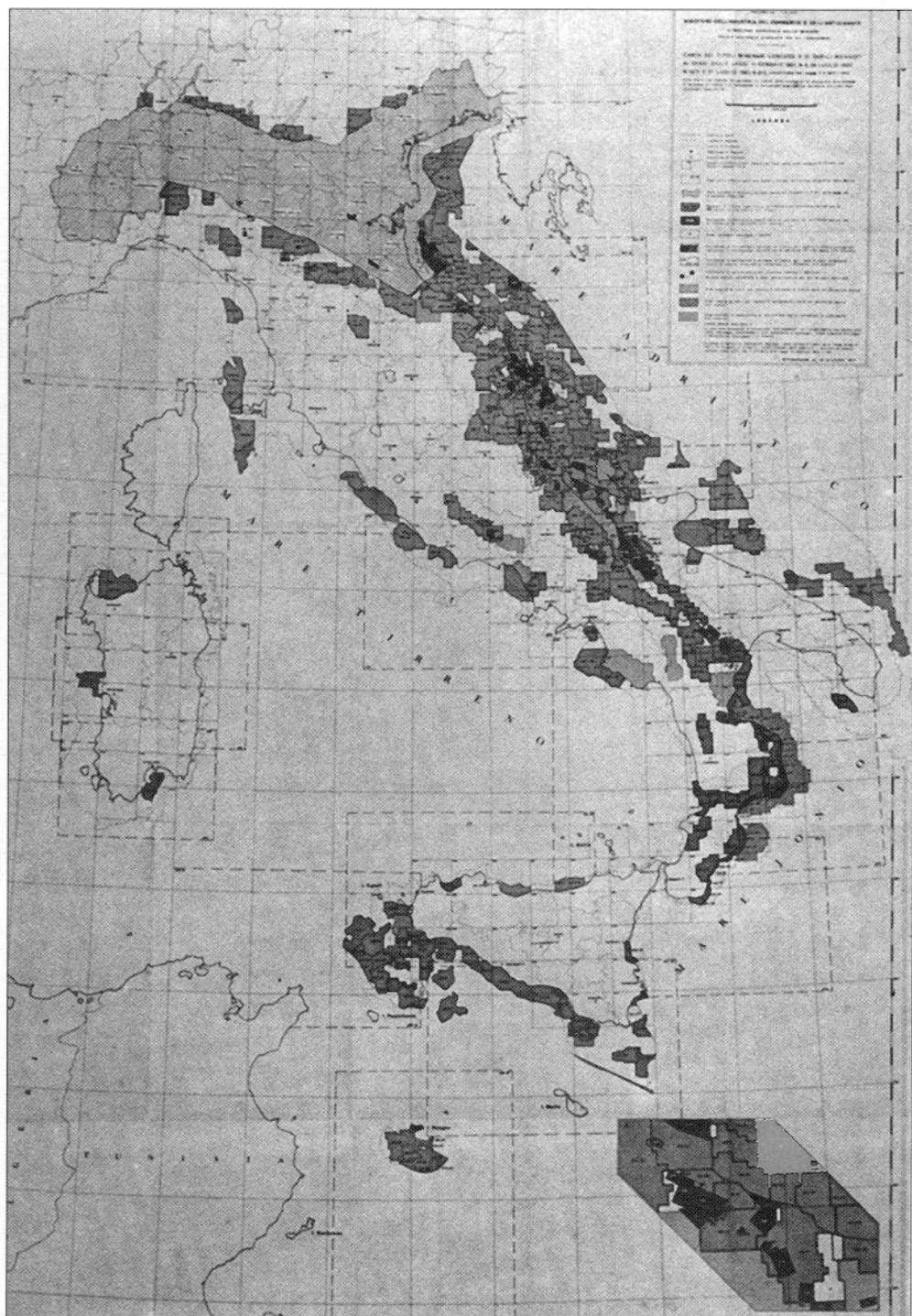


Fig. 9. - Carta dei titoli concessi e richiesti per la ricerca e la prospezione dell'off-shore italiano.

Un altro esempio: l'incidente causato dalla collocazione della piattaforma di prospezione SCARABEO della nostra Agip per conto della Libia. Ebbene, la Tunisia ha contestato alla Libia la regolarità del posizionamento di tale piattaforma che, secondo Bourghiba, sarebbe avvenuta in zona tunisina.

Intervento di motocannoniera libica e di motovedetta tunisina e anche di una nostra unità per salvaguardare la sicurezza del nostro personale. Analogo incidente si è verificato per un'altra piattaforma americana, nel maggio scorso nella stessa zona.

Ho parlato finora di risorse e di diritto del mare, di controversie. Ricchezze incalcolabili il cui equilibrio è già minacciato da vicino dal fenomeno dell'inquinamento. Risorse a cui sarà imperativo ricorrere in un futuro non lontano in quanto si andrà inevitabilmente esaurendo il serbatoio continentale. Diritto ancora in fase di evoluzione e in molti punti non consolidato quindi non ancora diritto. Diritto quanto meno eterogeneo cioè fatto di: principi universalmente accettati e riconosciuti, consuetudini, stati di fatto, regolamenti di organizzazioni internazionali accordi bilaterali e regionali, prese di posizione unilaterali, e in una geografia complicatissima perché basata su linee impalpabili. Controversie che conducono quasi sempre a situazioni di tensione.

È tuttavia indubbio che si tratta di una potenzialità di risorse e di una problematica in evoluzione che possono trasformare sia l'economia, sia direi la geografia tradizionale, sia la politica vera e propria delle Nazioni.

Basti pensare all'esplosivo arricchimento di alcuni Paesi del Nord-Europa, Gran Bretagna, Paesi Bassi e Norvegia in particolare, a seguito della scoperta e dello sfruttamento dei giacimenti di idrocarburi del Mare del Nord.

Per rimanere a casa nostra l'Adriatico è già soggetto a sfruttamento soprattutto nel campo dei gas naturali (in particolare metano). La Fig. 8 a pag. 27 rappresenta una delle zone più significative (Ravenna, Cesenatico). Ma in una prospettiva futura tale sfruttamento si estenderà agli altri mari: sono già state avanzate infatti dalle Industrie numerose richieste per la ricerca e prospezione di tutto l'off-shore italiano (Fig. 9).

Si pensi poi alla evoluzione morfologica conseguente alla creazione di vere e proprie isole artificiali e a tutti i problemi di sanità, problemi militari, giuridici, idrografici, nautici ed anche ecologici da esse derivanti. Ad esempio il 24 aprile del 1977 su una piattaforma del Mare del Nord si è verificata un'esplosione in seguito alla quale tre tonnellate di greggio al minuto (4 000 al giorno) si riversarono in mare. Il più grave inquinamento della storia: quello del giacimento Ekofisk; il quantitativo dilagante in mare era equivalente al contenuto di 30 000 autocisterne, e nel suo macabro vagare distruggeva generazioni di sgombrì e aringhe e minacciava le coste danesi e olandesi. Solo dopo sette giorni il famoso mago del Texas Red Adair riuscì a tappare la fuoriuscita. Comunque 4 000 kmq di macchia letale hanno continuato a spostarsi mietendo vittime visibili e invisibili.

Il Mediterraneo

Questa complessa problematica trova nel Mediterraneo un'area di non facile soluzione: trattasi infatti di un'area ristretta e congestionata. Un campione di mare estremamente emblematico in cui appunto i problemi annunciati più sopra assumono tonalità molto accentuate per un complesso intreccio di motivazioni geografiche, politico-strategiche, etnico-sociali, economiche. È infatti un mare solcato giornalmente da circa 1 500 navi mercantili, una strada di intenso traffico eterogeneo e, nello stesso tempo, una piazza di insediamenti su cui si affacciano e dalla quale sperano circa 300 milioni di persone raggruppate in una ventina di nazionalità. Un mare che in definitiva da via di comunicazione, cioè da mezzo, sta diventando, in funzione delle sue risorse, anche un fine che dovrebbe trovare concordi tutti i Paesi d'Europa e facilitare l'unificazione. Un mare che, pur essendo meno ricco di altri, promette anch'esso e già offre concrete possibilità di sfruttamento in molti campi: basti pensare all'oro nero che giace sotto il Mare libico. Un mare che però è sovrappopolato e quindi soggetto alle difficoltà derivanti da questa atavica condizione. I Paesi che si affacciano sul Mediterraneo sono in maggioranza poveri o nuovi ricchi e pertanto per essi il valore economico del mare è molto più importante che per i Paesi economicamente sviluppati. Donde le possibilità di attrito di interessi.

Il nuovo significato del potere marittimo

Anche il classico significato di potere marittimo sta subendo un'evoluzione, quanto meno nelle sue finalità. Esercitare il dominio del mare non significa soltanto assicurarne per sé l'incontrastato uso come mezzo di comunicazione e di offesa ed impedire al potenziale avversario di fare altrettanto. Non significa soltanto, per chi è in possesso di un deterrente strategico mobile, poter impunemente mantenere il proprio dispositivo e nel contempo minacciare quello del potenziale avversario. Significa anche essere in grado di acquisire e difendere le risorse insite nel mare stesso.

Non vorrei però che quanto detto venisse considerato una semplice enunciazione teorica, cioè valida per una ipotetica situazione di guerra guerreggiata. Vorrei invece richiamare l'uditorio alla realtà di ogni giorno in quanto proprio questa nuova appendice del potere marittimo è già operante sotto varie forme e in molte zone (incluso il Mediterraneo). Le controversie lo stanno a dimostrare.

L'Italia nel contesto europeo e del Mediterraneo

In questa articolata e mossa prospettiva anche le linee fondamentali dell'evoluzione politica (unificazione e sicurezza europea cooperazione nell'area mediterranea) assumono nuove sfaccettature, si arricchiscono di stimolanti motivazioni. Le

iniziative anche di carattere politico oltre che tecnico-economico sono molte ma si intrecciano sconsideratamente in una materia ancora labile.

Comunque non si può non considerare l'accresciuta importanza dello stesso Mediterraneo come zona di contatto tra l'Europa e i Paesi emergenti oltreché come teatro di scontri di interessi e di attriti.

Purtroppo l'Europa, intesa come embrione di entità politica si è svegliata tardi nei confronti del mare: hanno avuto precedenza i mercati, lo spazio, l'informazione, le comunicazioni e quindi l'ambiente. Soltanto da poco si parla di sfruttamento del mare.

Nel complesso la prospettiva di una solidarietà marittima dell'Europa si sta rafforzando per ora nel campo della pesca, degli idrocarburi off-shore, della protezione dell'ambiente, dell'oceanografia ma necessita di una continua opera di convogliamento e di eliminazione di tendenze deviatrici. Ma perché l'Europa del futuro diventi una Europa mediterranea occorre che l'Italia senta e assolva il suo ruolo di principale mediatore nel processo di armonizzazione delle linee di forza politiche ed economiche NORD-SUD.

E veniamo ai problemi di carattere più squisitamente nazionale. Se da una parte l'Italia può esercitare il diritto di sfruttamento della sua porzione di piattaforma e di zona economica, essa vede praticamente estesi i propri confini e paradossalmente possiamo dire che la sua superficie si triplica e che la sua frontiera si accresce di 4 400 km di confine invisibile (*Fig. 10*). Entro quest'area essa deve garantirsi la possibilità di navigare, pescare, posare cavi e condutture sottomarine, effettuare ricerche in tutti i campi tecnico-scientifici, sfruttare le risorse contenute nel fondo nel relativo sottosuolo e nell'elemento liquido, sottrarre energia ed anche depositare, con criteri razionali, rifiuti.

Essa deve essere in grado di assicurare la sua presenza in qualsiasi punto di questa zona. C'è da aspettarsi che aumenteranno le dispute per contrasti sulla piattaforma continentale e sulle prospezioni sottomarine; aumenteranno altresì le limitazioni permanenti di aree marittime ed anche di spazio aereo sovrastante, eventuali ostruzionismi mascherati da azioni anti-inquinamento che potrebbero condizionare la stessa libertà di navigazione e il flusso dei rifornimenti energetici. Aumenteranno, nella tuttora perdurante fluidità e incertezza del diritto, abusi, prepotenze, prese di posizione unilaterali, contestazioni, provocazioni.

Ma come intervenire con la necessaria tempestività e credibile autorevolezza là dove si verifichi una situazione di tensione, di emergenza, di attrito?

Occorre tenere presente che è fallito il progetto di costituire una polizia marittima internazionale. Anche se giuridicamente non si può parlare di alto mare, geograficamente sì, in quanto la base più vicina può distare centinaia di miglia dal luogo dell'incidente: non si tratta più di situazioni affrontabili con mezzi di vigilanza costiera.

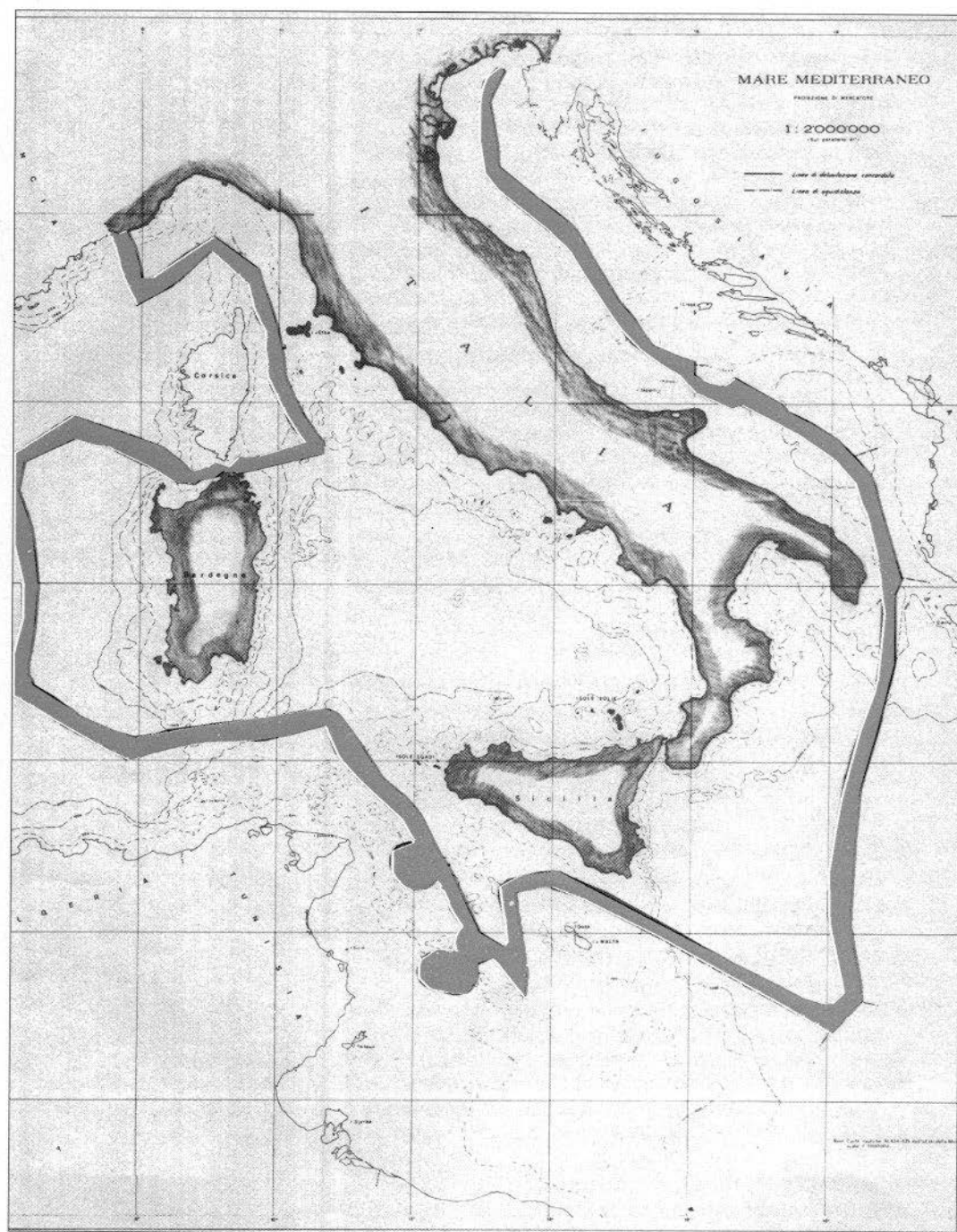


Fig. 10. - Le zone di giurisdizione marittima dell'Italia.

La Marina italiana

La Marina italiana non può, non deve nascondere anzi deve chiaramente dire al Paese che ai suoi compiti istituzionali per così dire tradizionali, se ne stanno aggiungendo dei nuovi. Essa deve prepararsi per tempo perché questi nuovi compiti, già attuali, potrebbero repentinamente esplodere assumendo una dimensione insostenibile. Compiti del tempo di pace, di questa pace così tesa, così precaria, costellata qua e là da episodi di violenza, di pressione e da crisi di varia natura. Sono compiti di sorveglianza, di presenza, di deterrenza di dissuasione ed eventualmente di reazione nei confronti delle possibili azioni ostili o quanto meno di disturbo connesse con l'uso del mare.

Non vorrei che mi si obiettasse che siamo già in grado di "mostrare la bandiera": occorre fare molto di più, occorre essere in grado di far fronte con tempestività ed efficacia anche a situazioni di violenza, se pur circoscritta, o quanto meno di "harassment" (episodi *De Cristofaro e Gima*). E la gamma di possibili azioni è veramente molto vasta: vorrei citarne qualcuna delle più impensabili ad esempio nei confronti di piattaforme petrolifere: spionaggio industriale da navi, dolosa fuoriuscita di combustibile, rapimento del personale addetto, sabotaggio, tenendo anche presente che le stesse piattaforme potrebbero essere impiegate anche per scopi militari. Il problema della protezione in tempo di pace delle installazioni petrolifere off-shore costituisce già elemento di preoccupazione anche per il Comitato Militare della NATO che ha ritenuto opportuno redigere un documento contenente la relativa policy di pianificazione e di esecuzione. Un insieme di raccomandazioni, per il momento riferentisi alle installazioni del Mare del Nord, ma indirizzate anche ai Comandi e alle Nazioni NATO degli altri teatri operativi. Due punti importanti: il concetto di "difesa di area" attorno alle installazioni e l'impiego di unità navali e aeromobili armati per i compiti di pattugliamento.

Si tratta, si badi bene, di compiti continuativi cioè di presenza permanente in mare.

Ebbene la Marina Militare deve essere preparata non solo dal punto di vista delle possibilità di Comando e Controllo, e in questo settore a dire il vero non esistono serie carenze né difficoltà, ma nel tipo e nel numero di mezzi idonei ad assolvere questi nuovi compiti.

Vorrei a questo punto chiarire bene che non sono venuto qui, proprio in questo momento in cui così fosche sono le prospettive economiche del Paese e già pesanti problemi debbono essere risolti per mantenere lo strumento militare ad un livello accettabile di efficacia, a reclamare un aumento del tonnellaggio della nostra Marina; ma per dire schiettamente e prima che sia troppo tardi che le unità navali di prima linea che fanno o faranno parte della Flotta, non sono economicamente impiegabili per i compiti che ho cercato di lumeggiare e che desidero ulteriormente specificare.

Sarà in sostanza necessario disporre di unità navali adatte a:

- garantire il libero sfruttamento della nostra piattaforma continentale e, in una prospettiva futura, della Zona Economica Esclusiva;
- impedire l'abusivo sfruttamento delle stesse da parte di elementi non autorizzati.

Volendo scendere nei particolari si dovrà parlare di: assistenza e vigilanza pesca, sorveglianza delle installazioni per lo sfruttamento della piattaforma, sorveglianza antinquinamento e, certamente, un incremento di lavoro di idro e oceanografia.

Per conseguire tali scopi occorre cioè disporre di navi in grado di: localizzare bersagli anche piccoli, effettuare rapide azioni di riconoscimento; svolgere una vasta gamma di operazioni di sorveglianza, ricerca, pattugliamento, polizia intesa in senso militare, controllare e registrare le attività altrui; dare tempestivo allarme e rapporto. Inoltre devono essere navi che possano commisurare la intensità della loro azione alle esigenze della situazione che può essere anche rapidamente mutevole.

Circa la qualità di questi mezzi posso tratteggiare sia pure a grandi linee, i requisiti essenziali: modesto dislocamento (1 500-2 000 t), qualità nautiche molto spinte e autonomia elevata; cioè scafi e apparato motore simili a quelli delle navi oceanografiche con la differenza che la massima velocità sviluppabile deve essere elevata e che non è necessario dotarle di apparecchiature troppo sofisticate; ottimi sensori di superficie e adeguati sistemi di navigazione, riconoscimento, tracciamento, armamento convenzionale ma credibile, eventuale elicottero. E la quantità? È prematuro fare un calcolo ma occorre tenere presente l'esigenza della tempestività d'intervento.

Non deve essere considerata un'idea ambiziosa né originale. Ad esempio nel 1975 la Marina inglese, che aveva già acquistato una unità di protezione pesca (e nel frattempo ha designato 10 dragamine "a tempo pieno" di cui tre continuamente in mare), ha commissionato 5 unità pattuglia per la salvaguardia della sicurezza degli impianti petroliferi e da impiegare anche quali unità assistenza pesca.

Le caratteristiche sono le seguenti:

- dislocamento: 1 250 tonnellate
- velocità max.: 17 nodi (ma non è considerata sufficiente)
- autonomia: 7 000 miglia a 15 nodi
- armamento: 1 complesso da 40 mm.

La prima unità è stata varata nel 1976.

Esse saranno certamente operative nel 1978.

La Norvegia non è da meno. Ha commissionato agli Stati Uniti 7 navi (e 3 aerei MP) di 1 940 t, 23 nodi, 1 impianto da 76 e 2 mitragliere da 20 mm, sistemi antinquinamento e di lavoro subacqueo.

Anche gli Stati Uniti stanno pensando alla difesa delle piattaforme in mare con la sistemazione su di esse di apparecchiature per la localizzazione subacquea e di

contromisure contro l'attacco di eventuali sommozzatori.

Mentre in Francia una Commissione interministeriale sta studiando la consistenza dei mezzi navali e aerei che dovranno prevedersi nel quadro delle nuove responsabilità che impone allo Stato la creazione della zona economica delle 200 miglia. Un notiziario del SID dell'aprile scorso riporta testualmente: "La Marina nazionale francese non dispone oggi di una flotta sufficiente per assicurare la zona economica marittima. Per i responsabili la soluzione meno costosa non consiste nel rafforzare i mezzi minori delle varie amministrazioni coinvolte (Dogana - Gendarmeria) o nel creare un Corpo di Guardia Coste, ma è meglio sviluppare mezzi specifici in seno alla Marina".

Si badi bene: e lo dico a costo di ripetermi, cito altre Marine non per qualunque desiderio di imitazione come può accadere anche "nelle migliori famiglie" di Forza Armata ma per sottolineare reali e pressanti necessità che si stanno generalizzando.

Uno sguardo all'*Almanacco Navale* (Jane's 1976-77) mi ha fornito spunti di seria riflessione. Tralasciamo i colossi dei mari: gli Stati Uniti e la loro flotta della Guardia Costiera: ma che Guardia Costiera! dispone di "cutters" (li chiamano cutters loro!) di 2 700 tonnellate armati da un 127, 29 nodi, elicottero. In tutto più di cento unità inclusi otto rompighiaccio: un tonnellaggio complessivo di gran lunga superiore alla nostra flotta; 40 tra navi oceanografiche e idrografiche di cui una appositamente costruita per studiare correnti ed una per esplorare, dragando i fondali: e i sorprendenti piccoli sottomarini di ricerca. Tralasciamo l'URSS e le sue 192 navi di ricerca per la pesca, si badi bene non pescherecci, i suoi 54 "collectors of intelligence" (un'intelligence che può provenire anche dagli oceani) oltre a quasi cento navi idroceanografiche e 40 rompighiaccio. Cito i rompighiaccio, anche se può sembrare fuori luogo per noi, adagiati nel tepore del Mediterraneo, perché, oltre a fendere la banchisa, svolgono intensa attività di ricerca.

Tralasciamo un altro colosso, forse il più proiettato verso il futuro: il Giappone, che oltre alla flotta di difesa, diciamo bellica, dispone di una "maritime safety agency" con compiti principali di pattugliamento, ricerca, idroceanografia, salvataggio, articolata su 300 navi e mezzi di pattugliamento, 27 mezzi idrografici una nave per ricerche subacquee. Vorrei invece puntare l'attenzione su Ábu Dhabi che ha già affidato ai suoi 22 patrol boats il compito di vigilare sulle installazioni petrolifere. L'Egitto lo menziono per un motivo a sé stante: possiede un considerevole numero di swimmer delivery vessels: potenziali sabotatori di piattaforme! La Repubblica Federale di Germania (che trova nel Baltico un teatro analogo a quello Mediterraneo) possiede già 10 unità appositamente costruite per la protezione della pesca (fornite dal Ministero dell'Agricoltura e della Pesca). Il Portogallo, il Senegal, l'Irlanda, la Spagna, l'Algeria ed altri sono dotati di unità per protezione pesca.

Si pensi poi che nei mari del mondo navigano già quasi permanentemente circa 30 navi costruite o dedicate esclusivamente alla protezione delle attività di pesca (da

3 a 5 nel Mediterraneo).

Vorrei sottolineare che le esigenze prospettate rappresentano una macroscopica estensione di quelle che la nostra Marina cerca penosamente di soddisfare (in termini di logorio di mezzi destinati ad altri compiti) con le attuali operazioni di vigilanza pesca.

Credo che non tutti sappiano che l'attività di vigilanza viene svolta dalla Marina Militare oltretutto lungo le coste della Tunisia, anche in Adriatico dove esistono zone regolamentate da un accordo di pesca italo-iugoslavo.

L'attività VIPE (come noi la chiamiamo) viene programmata a cura degli Alti Comandi dipendenti interessati per giurisdizione (Marisicilia e Maridipart Ancona) sulla base di direttive permanenti emanate dallo Stato Maggiore Marina; le unità normalmente impiegate sono pertanto dipartimentali (dragamine oceanici, dragamine costieri, corvette), integrate, quando necessario in relazione alle disponibilità di mezzi ovvero al realizzarsi di situazioni particolari, da unità della Squadra Navale, aerei ed elicotteri basati a terra.

L'attività è sintetizzata nella *Tabella* sottostante.

Il livello di attività in Adriatico si è venuto consolidando nel tempo in circa 10 giorni/mese di missione da parte di una unità equivalenti, in ore di moto, al 50% delle ore assegnabili globalmente per l'assolvimento di tutti i compiti di istituto e per l'addestramento.

Lungo le coste tunisine, date le caratteristiche delle zone di mare interessate

ATTIVITÀ DI VIGILANZA PESCA					
	1976		1977		
	Unità impiegate	Ore di moto	Unità impiegate	Ore di moto	Ore di volo
ADRIATICO	1 Corvetta 1 Nave patt. cost. 5 Dragamine cost.	1214	2 Fregate 1 Corvetta 1 Nave patt. cost. 5 Dragamine cost.	1075	
CANALE DI SICILIA	1 Fregata 1 Nave salvataggio 4 Dragamine ocean. 6 Dragamine cost.	6255	2 Corvette 3 Dragamine ocean. 4 Dragamine cost. 1 M/V Cap. di Porto 7 Elic. "SH-3D"	5391	30
Totale	19 Unità navali	7469	19 Unità navali 7 Elicotteri	6466	30

(condizioni meteorologiche spesso molto avverse, lontana dalle basi dei mezzi disponibili) l'attività di vigilanza pesca viene svolta per circa 7 od 8 mesi l'anno dai dragamine oceanici e solo nei restanti mesi da quelli costieri.

Il livello di attività, che sino al 4 ottobre 1975 (data del noto incidente al motopeschereccio *Gima* in cui un nostro pescatore, colpito da una scheggia morì dissanguato) si era ormai consolidata da tempo su circa 13-15 giorni/mese di missione di una unità, ha subito da allora un drastico incremento tuttora perdurante.

Negli ultimi 20 mesi infatti i giorni di missione hanno coperto in media l'85% del tempo (pari a circa 26 giorni/mese) con punte spesso prolungate (anche per più mesi) del 100%.

I dragamine oceanici hanno consumato il 97 % delle ore di moto disponibili: in pratica quindi essi non hanno svolto negli ultimi 20 mesi alcuna attività se non quella di vigilanza pesca.

I dragamine costieri hanno consumato il 65% delle ore di moto disponibili.

Nonostante tale attività si sono verificati nel 1977, da parte della Tunisia, 21 sequestri, a fronte dei 76 dell'intero periodo 1966÷76 che comprendono anche quelli effettuati dalla Jugoslavia.

Ciò sta a significare che lo sforzo prodotto è sopraffatto dalle esigenze. Per il 1978 è stato predisposto un piano, ovviamente con ulteriore logorìo di mezzi che potenzia il servizio di vigilanza pesca nel Canale di Sicilia, per un totale di circa 30 giorni/unità mese e un più attivo lavoro di elicotteri a lunga autonomia.

Da quanto ho esposto appare anche del tutto evidente l'importanza delle ricerche oceanografiche i cui scopi sono molteplici ma quasi tutti collegati con le possibilità di sfruttamento del mare.

Per questa ragione occorre disporre anche di un sufficiente numero di navi oceanografiche, vere pioniere dei mari. Ricordiamo la britannica *Challenger* che, nel secolo scorso, fece due sensazionali scoperte: il plancton e i noduli di manganese.

Giunti a questo punto cioè c'è da chiedersi, come se lo sono già chiesto altre Nazioni, se l'Italia ha posto veramente l'oceanografia (attribuendo a questo termine il significato di studio delle prospettive di sfruttamento del mare in tutti i settori) al livello che le compete nei confronti dell'elettronica, dell'aeronautica, dell'energia nucleare.

Una politica dell'oceanografia dovrebbe essere articolata in modo da tener conto della possibilità di collaborazione tra il settore civile e quello militare.

Desidero infine mettere in risalto anche un importantissimo lato umano: l'estrema delicatezza decisionale per chi avrà la responsabilità dell'azione "on the spot" in situazioni confuse, non illuminate da regole di ingaggio inequivocabili e sufficientemente graduate, né risolvibili con istruzioni contingenti a livello politico che possono essere tardive. Situazioni che spesso, come quasi sempre accade nei momenti cruciali, sono da affrontare in solitudine con quel senso della responsabi-

lità che soltanto una solida scuola di carattere può instillare (episodio *De Cristofaro*). È emerso quindi anche il problema del personale e proprio nel suo aspetto più qualificante. E in questo campo la Marina è preparata da sempre.



Il Capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio di squadra Giovanni Torrissi ripreso in occasione della consegna della bandiera di combattimento a nave *Stromboli*.

Conclusione

Vorrei ora tirare le somme della mia esposizione. Il mare per l'uomo non è più soltanto principalmente un mezzo e un ambiente ma sta diventando sempre più oggetto di sfruttamento per le sue risorse e la sua energia.

Ciò complica il Diritto Internazionale e aumenta le possibilità di attrito tra le Nazioni. Il sovraffollato Mediterraneo risente in modo particolare di questa problematica. L'Italia ha un nuovo problema di portata nazionale da risolvere: salvaguardare i propri interessi insiti nel mare. La Marina Militare deve essere in grado di assolvere nuovi compiti in modo da consentire la soluzione di tale problema.

L'Italia deve anche sentirsi ed essere portatrice della voce europea nel Mediterraneo, nonché insostituibile elemento catalizzatore di positivi processi e

flemmatizzatore di fenomeni di tensione. Anche sotto questo aspetto, certamente non meno importante di quello puramente nazionale, è sempre più necessaria una qualificata nostra presenza sul mare.

Signori: la mia ambizione iniziale era quella di non tediare l'uditorio. Facendo un consuntivo dubito di essere riuscito nel mio intento.

Per ottenere un perdono vorrei rifugiarmi nella poesia: sono alcuni versi di Jacques Cousteau che credo riassumano assai bene quanto ho ritenuto doveroso di dire questa mattina.

ACQUA - vapore di promesse delle fornaci cosmiche.

ACQUA - vapore che brontola nei crateri della terra.

ACQUA - lava che nasce nell'inferno per riversarsi sugli uomini vivi.

ACQUA - unita all'aria e alla terra in un drammatico sposalizio .



La nave rifornitrice di squadra *Stromboli* e la fregata *Zeffiro* in navigazione.

L'incrociatore *Andrea Doria* ripreso durante un'esercitazione.



LA MARINA DEGLI ANNI OTTANTA

Problemi e prospettive

*Conferenza tenuta a Roma il 18 dicembre 1980
agli Ufficiali in congedo
dal Capo di Stato Maggiore della Marina
Ammiraglio di Squadra MARIO BINI*

Sono particolarmente lieto e commosso di incontrarmi oggi con Voi, colleghi e amici, che con la vostra presenza siete qui a testimoniare quel profondo attaccamento alla Marina che ci lega e ci tiene uniti per tutta la vita. Rendo omaggio a ciò che Voi rappresentate: agli innumerevoli incarichi che avete ricoperto in pace e in guerra, agli innumerevoli anni di imbarco nei nostri mari e in acque lontane, su navi sempre vive nel nostro ricordo, agli innumerevoli disagi, ai sacrifici fatti, a tutto ciò insomma che la nostra vita di Ufficiali di Marina comporta.

Ritengo doveroso in questo incontro annuale, che sta divenendo ormai una simpatica tradizione, riferire su quanto sta avvenendo in Marina e quali sono i problemi che attualmente richiedono maggior impegno.

Chiedo scusa se molto di quanto dirò vi sarà già noto, perché so bene con quanto appassionato interesse Voi continuate a seguire l'attività della Marina, ed anche perché, pur nell'evoluzione dei mezzi e nel mutare delle situazioni, i problemi che la Marina deve continuamente affrontare rimangono sempre fondamentalmente gli stessi.

Illustrerò quindi ora succintamente, trattandoli per categorie, i più importanti problemi relativi a:

- i mezzi;
- l'organizzazione e le infrastrutture;
- il personale.

I mezzi

La Legge Navale, che tutti Voi ben conoscete, ha consentito di arrestare, prima che fosse troppo tardi, il progressivo assottigliamento delle forze che, per mancanza di adeguati fondi, era ormai in corso da molti anni.

Il forte aumento dei costi delle costruzioni navali causato dall'inflazione ha però obbligato a ritardare la realizzazione di alcune unità previste dal programma colle-

gato alla Legge Navale; in particolare non è stato ancora possibile avviare la realizzazione dei due previsti cacciatorpedinieri lanciamissili (i cosiddetti "super-Audace") dell'unità trasporto e sbarco, di alcuni dragamine ed elicotteri.

Il maggiore interesse che l'opinione pubblica recentemente rivolge ai problemi della Difesa ed in particolare della Marina e la maggiore comprensione che le autorità politiche stanno dimostrando per la complessa e delicata situazione esistente in Mediterraneo hanno però indotto il Governo a dare assicurazione che, compatibilmente con la difficile congiuntura che il Paese sta attraversando, verranno resi disponibili i fondi supplementari necessari per il completamento del programma.

È stato così possibile, recentemente, avviare la realizzazione delle ultime due fregate classe «Maestrale», che inizialmente era stato necessario far slittare, mentre nel 1982 si conta di poter dare il via anche ai due cacciatorpedinieri lanciamissili tipo "super-Audace".

Se questa previsione potrà essere rispettata, la Legge Navale sarà stata portata a compimento, a meno di una unità da trasporto e sbarco, di sei cacciamine (su 10 previsti) e di 9 elicotteri (su 36 previsti), che dovranno ulteriormente slittare.

Oltre ai programmi della Legge Navale è intendimento della Marina Militare di avviare al più presto, con fondi del bilancio ordinario, la costruzione di altri due sommergibili tipo «Sauro» e, con i fondi della «Legge per la difesa del mare» già pre-



Il Capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio di squadra Mario Bini a bordo di nave *Duilio*.

sentata al Parlamento, la realizzazione di unità, i pattugliatori, specializzate per la vigilanza pesca, la sorveglianza delle attività economiche nella fascia delle duecento miglia ed il soccorso.

Per quanto riguarda i programmi già in corso, ricordo che nel 1980 sono stati varati il Smg *Marconi* ed i primi due aliscafi classe «Nibbio», sono stati consegnati alla Marina il Smg *Sauro*, la fregata *Orsa*, la nave salvataggio *Anteo*, mentre per il prossimo anno si prevede il varo di ben quattro fregate tipo «Maestrale» (*Maestrale*, *Grecale*, *Libeccio* e *Scirocco*) e di quattro aliscafi, e la consegna dei sommergibili *Da Vinci* e *Marconi*, di tre aliscafi e della fregata *Maestrale*.

Oltre ai programmi di nuove costruzioni, è previsto sottoporre ad ammodernamento il sistema di combattimento di quelle unità che, come il *Vittorio Veneto*, i tipi «Audace» ed i tipi «Alpino», essendo di costruzione abbastanza recente e avendo la piattaforma in ottime condizioni, danno garanzia di poter essere utilmente impiegate ancora per molti anni.

Nel contempo però, mano a mano che entreranno in servizio le nuove unità, dovranno essere poste in disarmo quelle navi che per età ed usura non conviene tenere in attività oltre la loro vita operativa.

Nel 1980, con l'entrata in linea delle prime fregate tipo «Lupo», è stato già necessario far uscire dalla linea operativa il Ct *Impetuoso* e le fregate *Rizzo* e *Castore*.

Complessivamente quindi la qualità delle nostre unità è destinata a migliorare nettamente, mentre la consistenza numerica, dopo tanti anni di costante diminuzione, dovrebbe stabilizzarsi intorno ai valori attuali.

Il salto di qualità dalle vecchie alle nuove navi può essere ben apprezzato confrontando le caratteristiche e le prestazioni dei tipi «Cigno» e «Rizzo» con quelle dei «Lupo» e dei «Maestrale»: la tenuta al mare migliora nettamente con l'aumentato dislocamento e con le forme dello scafo particolarmente curate, la velocità aumenta ad oltre 30 nodi, viene introdotta l'automazione della trattazione, rappresentazione e scambio delle informazioni tattiche, l'armamento passa da 2/3 cannoni da 76 al sistema missilistico antinave «Teseo», al cannone da 127/54, al sistema missilistico antiaereo NATO «Sea Sparrow/Albatros», al sistema di difesa antimissile «Dardo», ecc.

La situazione dei mezzi si presenta quindi in modo abbastanza soddisfacente, anche se la consistenza quantitativa è ben distante da quella della quale l'Italia avrebbe bisogno per tutelare adeguatamente i propri interessi marittimi.

Organizzazione ed infrastrutture

La Marina si è trovata nel dopoguerra con un grosso complesso di basi navali, arsenali, officine, depositi, batterie, semafori, infrastrutture di ogni genere decisamente esuberanti rispetto alle ridotte dimensioni delle Forze Navali e non più rispondenti alle esigenze delle moderne unità e delle nuove apparecchiature, ma per contro di onerosissima manutenzione. Fin dagli anni dell'immediato dopoguer-

ra è stata quindi ripetutamente studiata la ristrutturazione di tutta l'organizzazione di supporto tecnico, logistico e addestrativo in modo da concentrare tutto, per una più razionale ed economica gestione, in poche basi modernamente attrezzate. Ma la realizzazione di un simile programma richiede grossi investimenti per ammodernare le strutture da salvare e per realizzare quelle nuove prima di poter abbandonare quelle superate, o inutili. Cioè, per risparmiare a lungo termine è necessario effettuare dei consistenti investimenti iniziali e la Marina non ha mai potuto disporre dei fondi necessari, anche perché le modeste risorse disponibili dovevano essere prioritariamente devolute alle navi. Devono poi essere tenute presenti anche le implicazioni di carattere sociale, in quanto molte delle strutture da ridurre, o da cancellare, si trovano in zone nelle quali anche una modesta contrazione nel numero dei posti di lavoro disponibili potrebbe avere sensibili ripercussioni sulla già critica situazione economica locale.

L'opera di ristrutturazione, sia pure fra molte difficoltà, sta comunque procedendo ed è ormai a buon punto l'accentramento di tutte le attività di maggiore rilievo nelle due basi principali (Taranto e La Spezia) e nelle tre basi secondarie (La Maddalena, Brindisi ed il complesso Messina/Augusta), mentre le altre sedi stanno gradualmente assumendo l'assetto di soli punti d'appoggio.

Notevole è ovunque l'impegno per la realizzazione di nuove infrastrutture o per il riattamento delle vecchie. In particolare notevoli lavori sono stati effettuati ed altri sono in corso alle Scuole Sottufficiali di Taranto e della Maddalena che, oltre ad essere dotate di nuovi fabbricati, hanno recentemente subito una completa riorganizzazione abolendo la vecchia struttura per scuole di categoria e assumendone una, simile a quella dell'Accademia Navale, per corsi, coordinati da una Direzione Corsi Allievi e da una Direzione Studi.

Lavori di rilievo sono inoltre in atto nei due Maricentro di Taranto e di La Spezia, anche per tener conto delle esigenze dei futuri Consigli di Leva, mentre è stato avviato l'ammodernamento di gran parte dei Maridist ed in generale delle sistemazioni per il personale per adeguarle ai più elevati standard di abitabilità attualmente vigenti.

Per quanto riguarda le basi navali, è stato già avviato il piano di risistemazione di moli e banchine e dei relativi servizi, quello per i depositi combustibili e quello dei magazzini, mentre è allo studio quello dei depositi munizioni.

Preoccupante rimane però ancora la situazione degli arsenali, la potenzialità dei quali è attualmente ridotta, sia per l'invecchiamento delle attrezzature e l'usura degli impianti, sia particolarmente per la carenza di personale civile.

Per l'ammodernamento di tutti gli stabilimenti industriali della Difesa è stato approntato in sede interforze un apposito disegno di legge, in quanto l'entità degli interventi è tale da non poter essere affrontato con i modesti fondi del bilancio ordinario; la situazione del personale civile è in miglioramento per quanto riguarda gli

operai, in quanto le recenti norme sull'occupazione giovanile hanno consentito di dare l'avvio all'assunzione di ben 6 000 giovani, ma rimane insoddisfacente per quanto riguarda gli impiegati, categoria nella quale sono inquadrati anche tutti i tecnici. Complessivamente quindi il processo di ripristino di un buon livello di efficienza degli Arsenalì richiederà ancora tempi piuttosto lunghi.

Il personale

Tratterò l'argomento del personale — il più delicato di tutti — nei suoi quattro settori principali: la formazione, l'avanzamento, il trattamento economico, la casa.

Formazione

La formazione del personale, che è sempre stata di grande importanza, è divenuta ancora più importante ora per il grande sviluppo della tecnica navale ed ancor più per la grande evoluzione sociale verificatasi in questi ultimi tempi. È cioè diventato essenziale dare a tutti gli Ufficiali e Sottufficiali una migliore, più ampia e più profonda preparazione sia in campo tecnico sia — ed ancor più — sotto il profilo direttivo e della condotta degli uomini.

Ho già accennato alle modifiche organizzative attuate alle Scuole Sottufficiali, modifiche alle quali hanno anche corrisposto l'aggiornamento dei programmi ed il riordinamento della struttura dei corsi «O» «IGP» e «P».

Del pari è stato aggiornato l'iter formativo degli Ufficiali rivedendo i programmi dei corsi dell'Accademia, dei corsi Superiore e di Specializzazione, ristrutturando la Scuola di Comando Navale, unificando in un unico corso della durata di 9 mesi e con più spiccato orientamento interforze i corsi normale e superiore di Stato Maggiore dell'I.G.M..

Avanzamento

Attualmente la velocità e la probabilità di avanzamento degli Ufficiali e dei Sottufficiali variano sensibilmente a seconda della Forza Armata, del Corpo, del Ruolo, o della categoria di appartenenza.

Tali differenze, spesso non giustificate, sono state poi rese più evidenti da una serie di provvedimenti correttivi parziali che a lungo andare hanno creato ulteriori squilibri.

In sede interforze sono stati quindi approntate due nuove leggi d'avanzamento volte proprio a garantire una maggiore uniformità nell'avanzamento e una maggiore sicurezza di poter raggiungere certi traguardi minimi per tutti.

Trattamento economico

Particolare cura viene naturalmente devoluta al problema del trattamento economico. L'attuale sistema non compensa infatti in modo adeguato i particolari obblighi ed il notevole impegno che lo stato di militare impone. Basti pensare ai frequenti trasferimenti, alla prolungata lontananza dalla famiglia, alla carriera soggetta a notevole selezione, ai numerosi corsi ed esami che devono essere superati, all'efficienza fisica che deve essere sempre mantenuta, alla disponibilità senza limiti di orario, alle guardie ed ai servizi spesso molto impegnativi e faticosi; vincoli che ogni altra categoria accetterebbe solo se adeguatamente compensati da un trattamento economico particolarmente favorevole.

Qualche vantaggio anche di un certo rilievo è stato in effetti ottenuto in questi ultimi tempi, ma in buona parte è stato rapidamente vanificato dal forte aumento dei prezzi. Come obiettivo immediato, per il quale è già stato raggiunto un accordo in campo interforze, si sta puntando sulla revisione delle indennità operative allo scopo di adeguarle all'aumentato costo della vita e di renderle integralmente pensionabili.

Come obiettivo finale appare però necessario giungere ad una legge quadro che, definendo l'atipicità dei militari, assicuri loro un trattamento economico corrispondente alla elevata qualificazione ed al particolare impegno che vengono loro richiesti.

Dovrà poi essere chiarita e riordinata la complessa normativa che regola il trattamento di quiescenza in modo da estendere per quanto applicabile al personale in congedo i benefici economici ottenuti per il personale in servizio.

Relativamente al problema delle pensioni, appare opportuno ricordare che il D.D.L. «Scotti» sulla Riforma del Sistema Pensionistico avrebbe potuto comportare, nella sua stesura iniziale, ripercussioni negative sul trattamento di quiescenza dei militari (perdita dei vantaggi oggi esistenti, quali la supervalutazione dei periodi di imbarco e di campagna, le percentuali differenziate secondo i limiti di età, l'ausiliaria, ecc....). La Difesa è prontamente intervenuta proponendo le necessarie modifiche che sono state accolte dal Ministero del Lavoro. Si è ottenuto così che per i Militari venissero mantenute le attuali norme per quanto attiene la retribuzione imponibile e pensionabile, il computo dei servizi e delle misure della pensione. In sintesi sono garantite, come in passato, la supervalutazione e la promozione alla vigilia, nonché il massimo del 94,4% dello stipendio pensionabile dopo 40 anni di servizio comunque prestati.

Non è facile ottenere qualche cosa in questo delicato campo; perché i contrastanti interessi delle diverse categorie, ciascuna delle quali comprensibilmente difende i propri privilegi, sono numerosi e tendono a rallentare ed ostacolare qualsiasi iniziativa.

Un adeguato trattamento economico del personale in congedo è comunque di vivo interesse per la Marina, sia per dare il giusto riconoscimento a quanti hanno prestato lunghi anni di servizio, sia perché la pensione è il naturale traguardo di tutti e quindi assicurare il giusto trattamento ai pensionati è il modo più efficace per dare serenità e sicurezza anche al personale in servizio attivo.

La casa

Il trattamento economico del quale gode ed i frequenti trasferimenti ai quali è soggetto rendono particolarmente critico per il personale militare e specialmente per quello della Marina il problema della casa. Con i fondi della Legge 497 è già in pieno sviluppo la realizzazione di un piano di costruzione di alloggi di servizio — si tratta di circa 800 appartamenti e di 700 mini appartamenti di foresteria, per un totale di circa 1 500 alloggi — programma che, quando completato, dovrebbe sensibilmente alleviare il problema. È inoltre allo studio il prolungamento e l'ampliamento del piano in modo da portare ad oltre 6 000, nel giro dei prossimi dieci anni, il numero dei nuovi appartamenti, colmando così interamente l'esigenza di alloggi di servizio.

La soluzione definitiva di questa delicata questione, che sta tanto a cuore a tutto il nostro personale, sta però nell'assicurare a tutti, dopo un certo numero di anni di servizio, la possibilità di acquistare, nella località dove a ciascuno più aggrada, una casa propria.

Dopo un certo numero di anni infatti, per esigenze familiari ed in previsione della pensione, tutti tendono a stabilizzare la propria famiglia in località che molto spesso sono diverse da quelle della temporanea destinazione.

Per consentire al personale il soddisfacimento di tale legittima aspirazione è stato preparato un disegno di legge che prevede la possibilità:

- per il personale con almeno 15 anni di servizio di ottenere con particolari facilitazioni un mutuo a tasso agevolato nell'ambito del piano dell'edilizia residenziale già approvato su scala nazionale;
- per il personale con più di 20 anni di servizio di ottenere dalle Casse Ufficiali e Sottufficiali un ulteriore prestito a tasso agevolato da rimborsare, all'atto del collocamento in congedo, attingendo dalla liquidazione.

Gestioni fuori bilancio

Una particolare menzione meritano infine i problemi relativi al funzionamento di quegli organismi che nell'ambito delle Forze Armate espletano attività sociali a favore del personale e dei loro familiari (Stabilimenti Balneari, Soggiorni, Cooperative e Punti di Vendita, ecc.), vale a dire l'insieme delle gestioni fuori bilancio.

Un apposito D.D.L. è stato da tempo presentato alle Camere per regolamentarne chiaramente e definitivamente il funzionamento. Lo Stato Maggiore segue con

particolare attenzione l'evolvere della situazione in quanto tutti i citati Organismi concorrono validamente al benessere di tutto il personale.

Un caso particolare è infine rappresentato dall'accesso alle cure balneo-termali che recentemente è stato notevolmente ristretto; anche in questo caso la Marina segue con grande cura le azioni in corso per il chiarimento del problema, di per sé di modesta entità, ma che sta molto a cuore agli interessati.

Conclusioni

La Marina si trova attualmente in una fase importante e delicata della sua storia, sia perché tutto il mondo sta attualmente attraversando un periodo di profonda trasformazione, sia per la crisi non solo economica che travaglia il nostro Paese, sia infine perché le risorse di mezzi e di personale dei quali la Marina può disporre sono attualmente ad un minimo storico; mai infatti in questo secolo la Marina si era trovata con così poche navi, con un tonnellaggio così ridotto, con le sue limitate risorse di personale così disperse nel tentativo di far fronte a tante diverse esigenze.

Per contro, forse mai come oggi l'Italia ha avuto bisogno di una Marina efficiente, in grado di assicurare con la sua presenza la necessaria tutela dei nostri legittimi interessi marittimi; particolarmente ora quando la nostra penisola tanto dipende dal mare per la sua vita di ogni giorno — basti pensare al petrolio ed agli altri combustibili che solo attraverso il mare possono in pratica raggiungere il nostro Paese — proprio quando sulle rive del Mediterraneo e lungo tutte le principali rotte marittime si addensano tensioni e minacce.

In questo quadro, complessivamente piuttosto preoccupante ritengo però che la Marina possa guardare con fiducia all'avvenire. Sono già infatti avviati i programmi che consentiranno nel giro di qualche anno un netto salto di qualità nei mezzi disponibili, dotando la Marina di unità moderne di prestazioni molto elevate ed assicurando ad esse un supporto più efficace.

Il personale inoltre continua a dimostrare il suo tradizionale attaccamento al servizio e costituisce per le sue doti e per la sua preparazione una base sulla quale può essere fatto sicuro affidamento per ogni futuro sviluppo.

Un altro elemento che contribuisce a infondere fiducia è il crescente interesse che il Paese sta dimostrando per le Forze Armate in generale e per la Marina in particolare e la maggiore attenzione che i problemi della Difesa suscitano nelle Forze politiche.

Anche in seguito ai recenti tragici avvenimenti che hanno funestato una delle zone più povere e meno sviluppate d'Italia, tutti hanno potuto riscontrare come, al di là delle polemiche spesso interessate, solo le Forze Armate, sia pure fra molte difficoltà e con notevoli sforzi e sacrifici, sono state in grado di intervenire in modo valido, non solo nell'opera di soccorso immediato, ma anche nella gestione delle

fasi successive per le quali non solo hanno coadiuvato, ma spesso è stato necessario che sostituissero le normali Autorità Civili.

Anche in questa dolorosa circostanza la Marina ha fatto e sta facendo il suo anche se, certo, l'onere di gran lunga maggiore è ricaduto sull'Esercito.

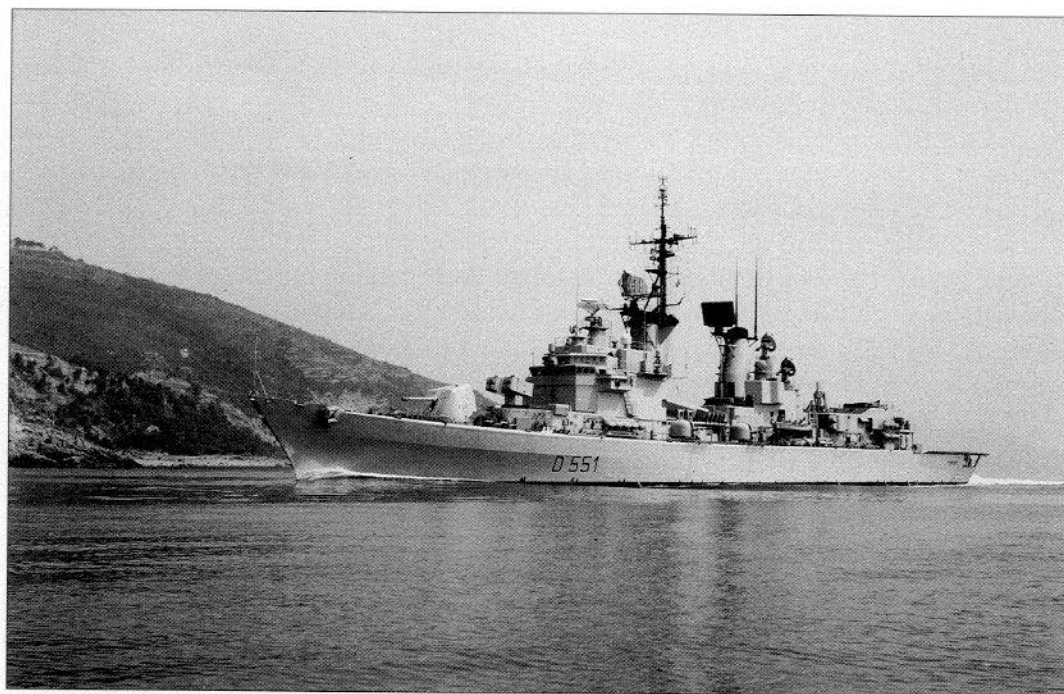
Anche all'estero la Marina gode di una elevata considerazione, come dimostrato, non solo dalle cordiali relazioni mantenute con le Marine di buona parte del mondo e dalle manifestazioni di stima che da molte parti continuamente provengono, ma specialmente dall'elevatissimo numero di richieste di ammissione ai nostri corsi di formazione del personale e particolarmente dell'Accademia Navale da parte di numerosissime Marine.

È stato necessario porre una drastica limitazione nel numero dei posti a disposizione di allievi esteri, posti che sono ambitissimi e richiestissimi, per non interferire troppo con le necessità della stessa Marina Militare.

La considerazione che la Marina gode è anche assai più concretamente dimostrata dall'interesse di quasi tutte le Marine del mondo per le navi militari, le apparecchiature e le armi italiane; interesse che in molti casi si è tramutato in ordini per le nostre industrie. Tutto ciò ha rappresentato una notevole affermazione non solo per l'industria navale italiana, ma particolarmente per la Marina, sia perché le navi, gli impianti, i sistemi d'arma sono stati infatti tutti sviluppati sulla base di progetti, studi, sollecitazioni, idee della Marina Militare, sia perché le Marine estere hanno sistematicamente posto, per acquistare, la ben precisa condizione che la Marina Militare controllasse la costruzione di quanto a loro destinato. I prodotti navali italiani vengono venduti all'estero solo se ed in quanto garantiti dalla Marina Militare.

Poiché i contratti stipulati hanno garantito un consistente introito di valuta pregiata in un momento molto critico per la nostra economia ed hanno dato lavoro ad un settore, quello delle costruzioni navali, che sta attraversando una particolare crisi, quanto la Marina significhi è stato ben capito in tutti gli ambienti, industriali e politici.

È con una valutazione complessivamente positiva che posso quindi concludere questa mia esposizione delle condizioni e dei problemi della Marina Militare; valutazione positiva che è confortata dal sapere che la Marina può sempre contare in ogni circostanza su tutti i marinai, giovani o meno giovani, in servizio od in congedo, ma sempre uniti da un vincolo di fraterna amicizia e sempre pronti e disponibili per operare per il bene di questa nostra Italia secondo le più nobili tradizioni della Marina Militare.



Il cacciatorpediniere *Audace* entrato in servizio nel 1972 e ammodernato nel 1988-'90.

Nuclei SDAI appartenenti alla Forza Multinazionale (MFO) operante nel Sinai.



LO STRUMENTO NAVALE ITALIANO NEL PREVEDIBILE CONTESTO MEDITERRANEO DEGLI ANNI NOVANTA

*Conferenza tenuta il 9 marzo 1982
al Centro Alti Studi per la Difesa
dal Capo di Stato Maggiore della Marina
Ammiraglio di Squadra ANGELO MONASSI*

Il Tema: *Lo strumento navale italiano nel prevedibile contesto Mediterraneo degli anni Novanta*, scelto per la stretta correlazione al tema più generale di Sessione assegnato a LL.SS., richiede, prima di affrontarne lo sviluppo, una precisazione introduttiva.

Discorrere di “strumento navale” significa trattare una componente dello strumento militare complessivo armonicamente strutturata con le altre componenti, ma anche fornita in proprio di tutti i mezzi ed i sistemi d'arma necessari, che le consentano cioè di assolvere ai compiti istituzionali con efficacia ottimale e che siano nel contempo coerentemente dimensionati per lo specifico ambiente operativo.

L'ambiente nel quale ormai tutte le Marine operano è di tipo “aeromarittimo” e, pertanto, ciò che viene detto convenzionalmente “strumento navale” è nella realtà uno “strumento aeronavale”, nell'ambito del quale il mezzo aereo, insieme a quello di superficie e subacqueo, costituisce elemento indispensabile.

Nella specifica area mediterranea, nella quale la nostra Marina è chiamata ad operare, tale formulazione di carattere generale trova — come avrò modo di meglio approfondire successivamente — validità vincolante già ora e più ancora in una situazione di riferimento che si proietti nel prossimo futuro.

Situazione generale e tendenza evolutiva

La situazione internazionale ha assunto aspetti di complessità che ancora pochi anni fa erano difficilmente pensabili.

Restando le due Superpotenze i massimi poli di aggregazione e quindi gli attori primari sulla scena mondiale, il poderoso sforzo sovietico inteso a raggiungere posizione preminente nel campo del potenziale strategico e di teatro, insieme con l'affacciarsi alla ribalta di nuovi attori attivi, anche se minori per livello, ha generato il progressivo instaurarsi di una situazione nuova, dinamicamente tesa alla ricerca di

nuovi equilibri ma contestualmente densa di motivi di crisi e di confronto.

La "saturazione", largamente superata, insieme alla chiara previsione di livelli di sforzo nel tempo insostenibili possono lasciare buono spazio ad una ragionevole previsione, più che non alla sola speranza, che una sia pur faticosa e composita trattativa possa far seguire, all'attuale momento di duro confronto, una fase di distensione che si proietti negli anni Novanta.

Ed è auspicabile che il nuovo equilibrio possa essere definito ai più bassi livelli così come è nella linea definita e sostenuta all'origine dalle Nazioni d'Europa.

È però parimenti prevedibile che l'Unione Sovietica, a fronte di una tale situazione, che in proiezione sarebbe sì più stabile, ma che resterebbe comunque caratterizzata dal motivo dominante del confronto Est-Ovest, si avvarrà appieno di tutte le possibilità offerte da uno strumento militare in ogni caso poderoso, bilanciato e flessibile, a sostegno di una politica che — a prescindere da obiettivi contingenti — continuerà ad ispirarsi certamente alla costante storica ed ideologica dell'espansionismo, della penetrazione e dell'inserimento nelle aree di primario interesse economico, politico e strategico.

In tale contesto è evidente il ruolo che potrà e dovrà essere sostenuto dalla componente navale dello strumento militare sovietico.



Il Capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio di squadra Angelo Monassi ripreso in occasione della visita a bordo della fregata *Maestrale*.

Scrive l'amm. Gorshkov indicandone le direttive di sviluppo e stabilendone gli obiettivi:

“Dimostrare il potere economico-militare al di là delle frontiere; dare dimostrazione della propria preparazione all'azione; dissuadere i nemici potenziali e sostenere gli amici; sorprendere i probabili nemici con la perfezione delle proprie capacità condizionandone il morale; convincerli in anticipo dell'inutilità di combattere. Ciò ha spesso consentito il raggiungimento di obiettivi politici senza ricorso alla forza, con la sola minaccia credibile di apertura delle ostilità”.

Di questa citazione vale solo la pena rilevare che tutto ciò è previsto avvenga ben al di là delle frontiere. Vale anche la pena di aggiungere la constatazione attuale che, in pochi anni di eccezionale sviluppo, la dimensione ha raggiunto il totale di 2.250.000 t di naviglio operativo, moderno ed efficiente, pareggiando in pratica quantitativamente il livello della Marina americana.

Al di là della constatazione dell'oggi è anche ben conosciuto lo sforzo in atto verso un ulteriore continuo miglioramento qualitativo e soprattutto, ben visibile e sostanziato, verso lo sviluppo dei settori più spiccatamente offensivi, come la costruzione di portaerei di crescenti dimensioni con il relativo potenziamento della connessa componente aerea propria, ed anche con il crescente sviluppo della componente anfibia.

Conviene anche aggiungere che, parallelamente, la flotta mercantile sovietica ha raggiunto uno dei primissimi posti nel mondo, con 23 milioni di tonnellate di naviglio oceanico operante su tutti i mari, impegnato in una politica vincente di bassi noli, vettore di scambi, commerci, relazioni e infine diritti di presenza e protezione su tutti gli spazi liberi dei mari e oceani.

Non è azzardare profezia affermare che gli anni Novanta sono destinati ad assistere prevedibilmente alla realtà della proiezione di potenza economica-politica e militare ben indicata dall'amm. Gorshkov.

L'attuale ideale corona di contenimento, che va dal Mar del Nord, al Mediterraneo, all'Oceano Indiano settentrionale con il Golfo Persico fino al Sud-Ovest Asiatico e al Mar del Giappone, è già zona focale e quindi di attrito per ogni strategia sia del tempo di pace che di guerra.

Anello importantissimo e vincolante di questa catena è l'area mediterranea, di nostro primario interesse, da Gibilterra, a Suez, ai Dardanelli.

Ed è prevedibilmente, proprio su questi mari e zone, in alcune delle quali già sono permanentemente evidenti presenze sovietiche sia in termini di forze che di basi di sostegno, che si eserciterà più dura la sfida e il confronto anche perché, nella sostanziale asimmetria geostrategica fra i due blocchi, l'Occidente in genere ed i Paesi europei più in particolare devono garantirsi, per la loro stessa sopravvivenza, della libera utilizzazione delle vie marittime. E ciò chiama le Nazioni e le Marine che definiamo “regionali” ad un attento reale impegno per mantenere equilibri che sul mare esistono solo se la superiorità e la volontà sono evidenti e indiscussi senza condizionamenti o limitazioni.

A conforto autorevole di queste argomentazioni mi pare utile annotare che la vicina Francia, valutato l'evolversi della situazione, ha già recentemente completato un laborioso e costoso trasferimento di aliquote rilevanti delle proprie forze navali dall'area atlantica a quella mediterranea, ovviamente con prevalente presenza nell'area occidentale.

La NATO e l'Europa

L'Alleanza Atlantica ha raggiunto certamente età matura ma, nella sua primaria proposizione ed impostazione difensiva, si pone ancora in proiezione futura, come un insostituibile riferimento per la pace e la sicurezza dell'area e nel mondo.

Che il corso degli anni e l'evoluzione nel quadro generale abbiano inciso su di essa è ben visibile nel Mediterraneo, nella cosiddetta Regione Meridionale, ove più marcati sono stati i mutamenti del quadro originario e più diversificati e complessi sono i molti problemi ed interessi locali emergenti.

La struttura militare dovrà necessariamente adattarsi recependo le varianti, all'esterno e all'interno, mentre resta comunque immutato e valido il motivo politico e l'impegno militare quale insostituibile fattore del comune interesse alla sicurezza e alla libertà.

La Regione Sud, per suo conto, non può ignorare gli eventi nel M.O. e nel Nord Africa che si riflettono direttamente sulla sua sicurezza. E della Regione Sud l'Italia è, per geografia e per dipendenze economiche, attore primario.

In questa situazione, in un quadro che dilata largamente le aree di crisi e quindi gli impegni di dissuasive presenze in zone esterne, è inevitabile che l'Europa sia chiamata ad assumere un ruolo sempre più attivo.

Il vecchio continente incontra innegabili difficoltà a uniformare le politiche delle singole Nazioni, a mediare i divergenti interessi. Peraltro è imperativo che possa giungere ad esprimere una personalità propria per inserirsi come soggetto compri-mario, e non più soltanto come comparsa, nel quadro mondiale e nell'ambito stesso dell'Alleanza che per suo conto ne trarrebbe sicuro largo vantaggio.

Il processo è certamente lungo e non privo di ostacoli, ma l'embrione può già intravedersi in alcune, anche se parziali, decisioni maturate nell'ambito europeo.

Per il Mediterraneo, una politica dell'Europa unita potrà avere rilevanza notevole ponendosi come elemento equilibratore e di garanzia.

Il nostro Paese è nella Regione Sud, al centro di tre diverse ma concomitanti sfere d'interesse: quella atlantica, quella europea e quella mediterranea e il legame delle tre è essenzialmente marittimo. Nel prossimo futuro l'ambiente marittimo mediterraneo sarà sempre di più l'area dove la somma degli interessi dovrà trovare armonizzazione e composizione. Di questa funzione equilibratrice, per vocazione propria storica e geografica ed anche per presente espressione dell'Europa, l'Italia sarà chiamata ad essere attore primario.

Gli impegni per gli anni Novanta, sia pure armonizzati e integrati nell'ambito europeo e nell'Alleanza Atlantica sono destinati, in questa prospettiva, ad aumentare e il Paese dovrà disporre di uno strumento "idoneo" a dare realtà credibile agli indirizzi e scelte politiche che potrà essere chiamato a fare o di cui sarà partecipe.

Il teatro mediterraneo

Siamo oggi ben lontani dalla storia del "Mare Nostrum". Il bacino, di per sé limitato, diviene sempre più ristretto con il progredire, in rapidità e diffusione, dei mezzi e vettori di comunicazione e sempre più congestionato per le accresciute esigenze degli affollati Stati costieri. Permangono e si intrecciano da sempre tensioni e problemi che derivano da un complesso insieme di motivi geografici, storici, economici, etnici, sociali ed infine anche religiosi.

Vi si affacciano circa 300 milioni di individui, distribuiti in ben 18 nazionalità, con disequaglianze anche macroscopiche, che però hanno tutti in comune consolidate e tradizionali relazioni di dipendenza e interdipendenza attraverso il mare. Alcuni Paesi, di più recente acquisita indipendente "personalità", particolarmente sul bordo meridionale, sono portatori di latenti conflittualità, in parte connaturate con i problemi della eredità "post-coloniale", in parte connesse con il naturale risveglio di un vivace e geloso spirito nazionalista, giustificata reazione a storia ancora troppo recente e necessario ingrediente, insieme con lo spirito religioso, di una coesione sociale ancora da consolidare.

L'intensità di traffico sul mare è altissima.

Prescindendo dai traffici e attività minori e/o locali, la "presenza" giornaliera media di mercantili "oceanici" raggiunge circa le 2 000 unità, di cui poco più della metà in sosta operativa nei porti ed i rimanenti in navigazione.

L'entità media dei transiti giornalieri negli accessi di Gibilterra e Suez, rispettivamente 150 e 85, dà la misura di quanta parte del flusso non sia soltanto regionale, ma abbia peso a livello mondiale attraverso l'utilizzazione del Mediterraneo come via economica di collegamento tra oceani e continenti.

L'importanza Regionale, in particolare per l'Europa, si sostanzia nel transito di circa il 40% dell'importazione energetica dell'area Centro Europea. Di questa, 50 milioni di tonnellate sono soltanto in transito attraverso i porti italiani.

Se il Mediterraneo è molto importante anche per i Paesi europei, che per geografia direttamente non gli appartengono o gli appartengono solo parzialmente, esso costituisce per noi non una frontiera, ma una insostituibile fonte di sopravvivenza, arteria vitale in ogni condizione di pace, di tensione o di conflitto.

È ben nota la nostra estrema debolezza nei settori dell'energia e delle materie prime, debolezza che si esalta nella considerazione che pressoché tutto ci proviene attraverso vie marittime obbligate.

Per la nostra società, per il nostro sistema economico, che è essenzialmente di

trasformazione, l'interruzione o anche la sola parziale limitazione delle correnti di traffico avrebbero conseguenze esiziali.

La libertà sul mare, già obiettivo prioritario per l'Alleanza nel quadro più ampio, lo è per noi ancora più essenzialmente nell'ambito del nostro bacino, inclusa la garanzia dei transiti negli Stretti.

Il problema della protezione delle vie di comunicazioni, al di là e prima della difesa delle linee costiere e dell'acqua territoriale e della protezione dei diritti sull'area marittima economica, rappresenta un nostro obiettivo di primo impegno negli anni futuri.

Altro aspetto che incide sulla specifica situazione di teatro e che si prospetta di crescente rilevanza futura è quello relativo alle "Aree Economiche Esclusive".

La "Convenzione sul mare" sta procedendo a profonde innovazioni sul "Diritto Marittimo Internazionale" soprattutto per quanto riguarda i "diritti", di sfruttamento delle risorse.

Con il probabile prossimo riconoscimento delle "Zone Economiche Esclusive" verranno attribuiti agli Stati costieri diritti che si estendono fino a 200 miglia al di là delle acque territoriali. Per noi ciò ingrandirà enormemente di fatto la superficie di diritto, triplicando l'estensione del definibile confine marittimo e portandoci a diretto contatto con i diritti di altri Stati.

Nell'ambito di questa superficie, la maggiore che uno Stato costiero potrà avere nel Mediterraneo, si dovrà sin dal tempo di pace, anzi soprattutto nel tempo di pace, conferire sicurezza ad operazioni di sovranità statuale come:

- la navigazione e la pesca;
- la ricerca sui fondi marini, la posa di piattaforme e/o condutture;
- lo sfruttamento di risorse del fondo e idro-geologiche.

Basta uno sguardo alla carta e un pensiero ad eventi marginali già recentemente accaduti ed anche attuali (dispute sulle piattaforme - eventi della pesca) per immaginare la somma dei problemi che certo ne deriveranno con dispute su diritti pretesi, contestazioni, provocazioni, più o meno mascherati ostruzionismi.

Chi è marinaio sa che in alto mare i confini sono invisibili e opinabili, la certezza del diritto diventa fluida e sfumata e può essere affermata, tutelata, composta, ristabilita solo con una credibile e determinata, assidua presenza.

Merita infine accennare ad un più generale aspetto della situazione del Teatro; alla possibilità, anzi meglio alla opportunità, di una partecipazione attiva degli stessi Paesi rivieraschi e in primo luogo dell'Italia al processo di stabilizzazione e di composizione delle dispute o conflitti nella inquieta e travagliata Regione Meridionale.

È chiaro che non è oggi pensabile, né lo sarà prevedibilmente negli anni Novanta, di poter rinunciare alla sicurezza al maggiore livello, che solo l'Alleanza con la sua globale capacità e presenza è in grado di garantire.

Ma l'Alleanza stessa chiama a contributi e partecipazioni, politici e militari, che

soli sono capaci di fornire ed accrescere la capacità e credibilità a generale vantaggio.

Ciò sollecita, quando e per quanto possibile, ad iniziative volte a conferire maggiore stabilità all'area geografica anche dall'interno.

Nella prospettiva di un concreto contributo coerente, con l'aspirazione alla sicurezza e alla pace, l'Italia si è già assunta recentemente importanti impegni: quello relativo alla garanzia della neutralità di Malta, la partecipazione al contingente della Forza di Pace dell'ONU nel Libano ed infine la prossima partecipazione alla costituzione Forza Multinazionale del SINAI.

L'assunzione di concrete responsabilità nello svolgimento di questo ruolo di equilibrio e stabilizzazione non può non ricevere la dovuta attenzione per le maggiori implicazioni operative di cui si fa carico alle FF.AA., ed in particolare alla Marina, per la sua intrinseca capacità di proiezione esterna ai naturali confini.

L'ambiente operativo mediterraneo

Al di là della già accennata complessità politica per densità e varietà di attori, la particolare struttura geografica, idrografica ed oceanografica ne fa un teatro particolarmente difficile sotto il profilo operativo.

La sua estensione per parallelo è pari circa alla metà dell'Oceano Atlantico mentre la strettoia del Canale di Sardegna e di Sicilia non supera le 80 miglia. Le acque sono per 2/3 profonde o molto profonde e per 1/3 relativamente basse e facilmente minabili.

Tre sbocchi, gli Stretti, di diverse caratteristiche, ne governano gli accessi. Al centro, quasi a separarlo in due aree sta la zona focale, critica, del Canale di Sicilia.

Navi, convogli, materiali, rifornimenti che devono percorrere il bacino nel senso Est-Ovest, impiegano tempi di trasferimento dell'ordine di più giorni, difficilmente sfuggono all'informazione e possono quindi trovarsi esposti per lunghi periodi ad ogni forma di attacco.

Le operazioni dei sommergibili vi trovano un ambiente di sviluppo molto favorevole per le difficoltà che i sistemi acustici di localizzazione incontrano nelle molto peculiari condizioni oceanografiche e idrografiche.

Si può sicuramente affermare che la minaccia, con i già acquisiti armamenti a lungo raggio e con i mezzi di crescenti autonomie, si presenta estremamente diffusa ovunque, largamente diversificata nel tipo, comunque improvvisa o in termini di grande rapidità di sviluppo e per ampiezza di provenienza.

La presenza permanente della Flotta sovietica è andata mano a mano crescendo fino a stabilizzarsi agli attuali livelli medi di circa 50 unità. Si tratta di 20 unità combattenti di alto grado di prontezza operativa tra cui sono compresi mediamente 10 sommergibili in parte a propulsione nucleare ed alcuni anche con capacità missilistica.

L'esperienza degli ultimi anni dimostra che il livello qualitativo è sempre più alto — dallo scorso anno il SOVMEDRON comprende una portaerei/portaelicotteri pressoché continuativamente — e che il livello quantitativo è pronto ad essere rapidamente e cospicuamente elevato, in periodi di tensione, con provenienze esterne in particolare dal Mar Nero.

Questa la situazione consolidata ad oggi e ben visibile a chi, anche solo occasionalmente, transiti nel Canale di Sicilia presso il Golfo di Hammamet, oppure anche sorvoli una ottima boa robustamente ancorata ad esclusivo uso sovietico, a poche decine di miglia da Pantelleria. E dopo Hammamet prosegue per il porto di Tobruk e la rada di Sollum — nomi per noi ben vivi alla memoria — testimoni oggi di ben altre vicende e presenze.

Occorre aggiungere che le limitazioni imposte dalla carenza di basi fisse vanno progressivamente attenuandosi, così come la principale iniziale debolezza connessa con la mancanza di una propria componente aerea tende a ridursi con l'apparizione sempre più frequente di aerei dedicati al pattugliamento marittimo con soste in ben attrezzati disponibili aeroporti del Nord Africa, cui va associata la ormai acquisita *presenza di unità portaerei* — con un già buono e crescente complemento di aerei a decollo verticale o corto, tipo "Forger", ed elicotteri medi e pesanti.

Non è immaginaria profezia o tetro allarmismo, vedere quanto sia pericolosamente vicina la realizzazione dell'obiettivo così ben indicato da quella sicuramente eccezionale figura di Capo che è l'ammiraglio Gorshkov.

Se portata a buon fine e non frenata da opposti paritetici sviluppi, ciò potrebbe, in proiezione, consentire all'Unione Sovietica l'effettivo controllo di larghe parti dell'area mediterranea con implicazioni di fatale gravità.

Nella prospettiva anni Novanta si deve infine tener anche giusto conto della fisionomia e peso crescente che vanno assumendo pressoché tutte le Marine costiere, fino a poco tempo fa praticamente inesistenti.

L'evoluzione tecnologica nel campo degli armamenti consente sempre più di concentrare rilevante potere offensivo in anche piccole e relativamente non sofisticate unità navali ed aeree che, in possesso a Paesi di incerto o mutevole atteggiamento, possono divenire pericolosi strumenti di pretese provocazioni, conflittualità ed offese anche ben dentro alle zone vitali delle arterie di traffico e delle zone di sfruttamento delle risorse.

In definitiva già nella realtà Mediterranea attuale la potenziale minaccia raggiunge estensione, densità e pericolosità difficilmente riscontrabili in altri Mari del Mondo e tende inarrestabilmente ad accrescersi.

Lo strumento navale nazionale

Ambiente e potenziale minaccia non sono i soli fattori che la Marina deve considerare nella configurazione e programmazione dello strumento navale.

Nel prossimo decennio, ancor più di oggi, rimarrà preminente la capacità di poter servire alle più articolate esigenze della politica di sicurezza del Paese nei confronti dei possibili interlocutori presenti nel Bacino.

Premminente in ugual misura permarrà l'esigenza di assolvere ai compiti e obiettivi assegnati nell'ambito dell'Alleanza, in conseguenza agli impegni responsabilmente e liberamente assunti.

Indispensabile, infine, sarà il mantenimento della presenza a protezione dell'area economica nazionale e quindi anche dell'integrità dei territori e degli accessi ai mari territoriali interni e ai porti.

La gamma dei compiti e delle attività e capacità operativa che ne derivano è evidentemente assai vasta.

Di qui uno strumento cui possono essere richieste prestazioni diversificate e che per necessità dovrà quindi conservare una configurazione polivalente.

I compiti nazionali e NATO, già bene espressi nella loro attuale formulazione continueranno a mantenere il loro pieno significato:

- svolgere con continuità sin dal tempo di pace e in qualsiasi situazione di tensione una credibile azione di presenza e sorveglianza per la salvaguardia degli interessi nazionali sulle acque aperte limitrofe, nella zona economica esclusiva, sulle piattaforme e sulle vie di comunicazione e sugli accessi, per la prevenzione e la composizione di dispute;

- assicurare in situazione di tensione, emergenza o conflitto la protezione del traffico mercantile essenziale per la sopravvivenza del Paese e concorrere con le altre FF.AA. alla difesa del territorio e delle frontiere marittime;

- assolvere ai compiti previsti dagli impegni nell'ambito dell'Alleanza, in concorso con le Marine Alleate, per il mantenimento del dominio sulle aree interessate alle primarie linee di traffico, sulle zone focali e a protezione delle forze principali di sostegno sui fronti terrestri.

Il contributo — in particolare — al potere dissuasivo dell'Alleanza, che rimane fondamentale per la garanzia di sicurezza al più alto livello, merita, nella proiezione futura, una ulteriore considerazione.

Esso, per continuare ad essere dissuasivamente credibile, dovrà necessariamente potenziarsi parallelamente al crescere della opposta capacità. Deve altresì prepararsi ad assumere oneri aggiuntivi nel contributo regionale, quando aliquote della, sempre primaria e globalmente condizionante, presenza navale americana dovessero essere distratte per far fronte all'allargamento delle aree esterne di crisi.

È altresì ovvio che nel settore Centrale e Centro Orientale gli oneri maggiori di tale contributo andranno a riflettersi sulla Marina italiana.

Dalle considerazioni esposte derivano i lineamenti principali cui si dovrà conformare lo strumento aeronavale nazionale, lineamenti che non potranno discostarsi, se non per una ancora più spiccata caratterizzazione, da quelli già ora riconosciuti e consistenti in:

- flessibilità, intesa come giusto equilibrio tra diversificazione e standardizzazione dei mezzi per l'assolvimento di compiti tra loro eterogenei;
- capacità di operare per lungo periodo anche al di fuori dei mari interni in ogni condizione e quindi con alto grado di autonomia, di prontezza di autodifesa e di reazione;
- affidabilità e credibilità necessarie a sostenere con efficacia i ruoli di Pace, tensione e conflitto operando in stretta coordinazione con le reti della difesa aerea, e con aeromobili propri o cooperanti;
- idoneità ad operare coordinatamente, o anche integratamente, con aliquote di Forze Navali Alleate nel perseguimento di comuni obiettivi;
- dimensione numerica minima commisurata ad un ambiente operativo geograficamente diviso in "compartimenti", con limitate e comunque non immediate possibilità di travasi di forze.

In un profilo qualitativo le forze possono essere configurate in:

Forze di Altura: atte a sostenere i compiti principali e le operazioni a più largo raggio — primariamente la protezione diretta e indiretta del traffico marittimo — nonché a fornire sostegno alle forze strategiche e di pronto intervento dell'Alleanza.

Forze Costiere: per i compiti di sorveglianza e difesa delle aree costiere ed economiche e il controllo sulle zone focali e i passaggi ristretti.

Forze Specialistiche, costituite da:

- sommergibili di elevate prestazioni, essenziali soprattutto per le operazioni contro unità similari, come recenti avvenimenti hanno bene esemplificato;
- unità del dragaggio, per mantenere aperte le rotte attraverso le zone focali e costiere e gli accessi ai porti principali;
- gruppi operativi incursori e subacquei, in numero ridotto ma di altissima qualità e professionalità.

Forze Ausiliarie, consistenti in:

- unità logistiche, per sostenere ed assicurare la continuità dello sforzo operativo;
- unità da trasporto e sbarco, per gli interventi sia a difesa del territorio Nazionale sia in concorso e contributo a Forze Alleate.

Aeromobili, rappresentati da:

- elicotteri imbarcati e basati a terra, per i contributi importanti nella ricerca e le azioni contro i sommergibili nella sorveglianza di aree costiere, nelle attività di Guerra Elettronica e in prospettiva nelle operazioni contro unità minori;
- aerei del pattugliamento marittimo, essenziali per la ricerca e la cooperazione informativa e il controllo su più ampie aree e per lo sviluppo coordinato delle operazioni contro i sommergibili.

Nell'attività operativa dello strumento delineato le esigenze di concorso aereo nelle sue varie forme diventeranno ancora più condizionanti di quanto già non sia stato nel passato e non sia oggi.

La necessità di conoscere capillarmente la situazione su ampi spazi, in relazione

alla cospicua estensione delle portate delle nuove armi — di cui si prevede una diffusione sempre più ampia — è infatti indispensabile per prevenire l'offesa ed essere in grado di esercitare la capacità di reazione.

Analogamente le sempre più avanzate prestazioni dei sistemi d'arma aeroportati richiederanno più che mai un concorso aereo di pronta e certa disponibilità per la necessaria integrazione con i sistemi d'arma imbarcati.

In questo contesto la stretta integrazione operativa e quindi di Comando tra Nave ed Aeromobile è l'elemento chiave di fattibilità e di successo per le operazioni.

Il concorso di velivoli basati a terra potrà, per sua natura, non essere tuttavia adeguato a tutte le circostanze sia per la imprevedibilità ed i tempi brevissimi di preavviso della minaccia, sia per le distanze in cui le azioni possono avere sviluppo. Una efficace capacità di reazione potrà essere quindi resa possibile solo se i Comandi Navali responsabili potranno disporre di una componente aerea integrata e dedicata allo scopo.

Un cenno ancora merita l'evoluzione del rapporto quantità/qualità delle forze in relazione alla fattibilità, sia per costi di realizzazione, sia per capacità di condotta e oneri del supporto tecnico-logistico.

Il rapporto va visto e proiettato nel futuro in chiave di tecnologia.

Gli sviluppi e gli aggiornamenti sono irrinunciabili, per mantenere i voluti rapporti di efficacia.

Per contro l'eccesso di sofisticazione introduce aumenti di costi non accettabili e rischi di limitazioni dell'efficacia in relazione alle condizioni di condotta e possibilità di sostentamento nel tempo.

Le scelte, soprattutto quando comportano almeno apparenti rinunce, sono sempre più difficili.

Tuttavia, occorrerà tenere bene presente che *efficienza e affidabilità* restano comunque come fattori prioritari, così come la *quantità* dei mezzi continuerà a costituire requisito condizionante per l'assolvimento di compiti che sono continuativi e geograficamente dispersi.

La concreta dimensione che lo strumento aeronavale potrà assumere negli anni Novanta è condizionata essenzialmente dal programma di costruzioni ora in corso (com'è noto, la vita utile di una nave è di circa 20 anni, per cui nessuna unità realizzata anteriormente al programma navale del '75 sopravviverà per tutto il decennio) nonché da quanto potrà essere impostato durante gli anni Ottanta.

Se si potesse prestare fede all'ipotesi finanziaria (+ 3% in termini reali) posta a presupposto dalla pianificazione decennale, la consistenza del naviglio combattente al 1992 sarebbe di 20 unità di altura, 17 unità costiere, 10 sommergibili, 15 dragamine e 94 elicotteri.

Una realistica considerazione delle effettive disponibilità di ammodernamento realizzatesi negli scorsi anni fanno tuttavia ritenere che tale ipotesi sia di gran lunga ottimistica, e che pertanto i numeri indicati non saranno raggiunti, in particolare nei

settori delle unità costiere e dei sommergibili.

Ad ogni buon conto, anche ammesso che l'ipotesi venisse rispettata, la dimensione dello strumento sarebbe non solo ben lontana dall'obiettivo considerato nella pianificazione decennale stessa, ma anche da quello stabilito nel 1975 in ambito della ristrutturazione della componente operativa delle FF.AA. e riferito, si noti bene, ad una valutazione di situazione ormai ampiamente superata.

In realtà, a meno di aggiornati e responsabili interventi per migliorare o quanto meno assicurare le previste *effettive* disponibilità nel settore, rimarranno critiche deficienze nel campo:

- *delle unità costiere*, con una preoccupante scarsità di corvette, il cui programma continua ad essere rinviato nel tempo;
- *dei sommergibili*, il cui numero minimo, anche se potesse essere raggiunto, includerà — almeno nei primi anni del periodo considerato — 4 obsoleti battelli della classe "Toti", rappresentando quindi una dimensione illusoria;
- *dei dragamine*, la cui consistenza, pur migliorata qualitativamente, non raggiungerà neppure il 50% del relativo "goal NATO" (34);
- *delle unità anfibiae*, il cui unico esemplare non assicurerà neppure la disponibilità continuativa della componente.

Più in generale, comunque si veda il problema, la conclusione è sempre uguale: ad una sensibile elevazione del livello di impegni conseguente alla evoluzione di situazione che ho prima delineato, corrisponderà uno strumento già inadeguato nelle previsioni teoriche, ma addirittura gravemente insufficiente in una più realistica visione del futuro.

Questo per quanto concerne i mezzi, sotto l'aspetto qualitativo e quantitativo.

Ogni valutazione, previsione o programma non può prescindere comunque dall'elemento uomo.

Il personale ha costituito sempre, e più ancora è destinato a costituire nel futuro, fattore pregiudiziale a monte di qualsiasi realizzazione nei mezzi.

Un allievo dell'Accademia o delle Scuole Sottufficiali di oggi è in prospettiva il Comandante di una unità, il responsabile della manutenzione, impiego ed efficienza di un macchinario o apparecchiature o di singolo servizio, nella prospettiva degli anni Novanta.

I provvedimenti nel settore degli organici e dello stato del personale hanno risposte, conferme o ripercussioni solo nel lungo e molto lungo termine.

La riduzione a 12 mesi della ferma di leva, che si sa prossima alla sanzione, impone riflessioni e lascia aperti interrogativi.

Ci vuole un anno per fare un marinaio, cioè un uomo capace di vivere, senza pericolo per sé e per gli altri, a bordo di una nave.

Su questo marinaio bisogna innestare l'operatore "specialista" in apparati, armi e sistemi sempre più complessi, delicati e anche costosi.

La prospettiva che incoraggianti incentivi compensino con le "rafferme" resta

tutta da verificare.

La perdita, o anche la sola sostanziale riduzione di quello che è oggi, per generosità, dedizione e rappresentatività, il prezioso apporto del personale di leva a bordo si prospetta nel futuro come possibile perdita grave nella capacità degli equipaggi e per moltissimi aspetti dolorosa.

Parallelamente è importante già oggi riuscire a porre freno o limite al fenomeno delle perdite del personale più qualificato.

Elevate aliquote di giovani sottufficiali rinunciano a proseguire nel servizio al termine del primo vincolo.

Per le categorie più specialistiche, di maggiore e più prolungato impegno a bordo, le percentuali toccano punte del 50/60 per cento.

Il fenomeno è comune, con tendenza all'aumento, per gli Ufficiali e Sottufficiali.

L'analisi delle cause individua quale fattore determinante l'aspetto economico, non solo per le difficili condizioni di vita che ne conseguono, ma ancora di più per la intima e demotivante convinzione di un mancato riconoscimento ad una dedizione e professionalità che si chiede sempre maggiore soprattutto nelle destinazioni di imbarco.

In un contesto generale ove le innovazioni e il progresso fanno premio in senso lato, occorre porre mano ai provvedimenti correttivi di natura organica (provvedimenti per la leva, stati giuridici, leggi di avanzamento) ed insieme tendere progressivamente ad una rivalutazione della condizione militare atta a ripristinare fiducia e dignità e ad invertire le tendenze centrifughe che proiettano sul futuro severi condizionamenti per la capace efficiente gestione dei mezzi.

Ciò insieme a tutte le azioni volte ad elevare i livelli "specialistici" — sia a carattere selettivo che didattico — e ad una attenzione più assidua per tutte le componenti riconducibili alla sfera del benessere che tanto peso hanno nella serenità di vita e nella dedizione degli uomini.

Valutazioni conclusive

La domanda che ci si pone, è se e quanto lo "Strumento Navale Italiano" potrà essere all'altezza dei compiti per gli anni Novanta.

Alla risposta devo premettere alcune considerazioni.

La *prima* è che la sua validità va misurata anche nella sua capacità di ordinarsi ed integrarsi con altri strumenti nel quadro NATO e in prospettiva anche europeo.

Restano tuttavia, soprattutto per le operazioni di protezione di minore ampiezza e livello, le necessità di poter e dovere agire nell'ambito nazionale con una continuità e densità di fatto mal sostenibili.

La *seconda* riguarda un aspetto che può sembrare ovvio, ma che mi sembra opportuno ribadire e si riferisce alla inattendibilità di una qualsiasi valutazione di efficacia prescindendo dal peso pregiudiziale e determinante dell'elemento uomo.

La *terza* riguarda la struttura del sostegno portuale e terrestre delle basi e la sua capacità di mantenere in vita lo strumento.

La *quarta* riguarda la semplice lettura delle tabelle precedenti che non deve trarre in inganno.

Le forze realmente "disponibili" e pronte per le operazioni sono normalmente non più di $2/3$ del totale elencato. Piccole e grandi manutenzioni, carenamenti e lavori periodici incidono in maniera rilevante sulla disponibilità.

In uno sforzo poi che preveda tempi non brevi, con tassi di attrito inevitabili, la realtà "in mare" mediamente deve essere vista in misura ancora sensibilmente inferiore.

Premesso questo, per quanto ha tratto ai mezzi siamo ancora lontani dal conseguimento degli obiettivi previsti.

La Marina vi è impegnata comunque con tutte le sue capacità tecnico-operative e con la più scrupolosa attività previsionale e di controllo.

Si tratta comunque di obiettivi di minima accettabilità.

Nell'ipotesi di tensioni e/o esigenze operative prolungate e di più vasto respiro la dimensione complessiva è, purtroppo, già ora inadeguata.

Ne scaturisce la mia precisa convinzione che debba trovare spazio almeno la realizzazione di quanto già previsto dalla Legge sul Programma Navale e dai programmi paralleli e che, sulla base della mutata situazione e del suo evolversi, siano riproposti traguardi di più consona rispondenza.

Per gli uomini la problematica è ancora più complessa, ed i traguardi più lontani, per gli articolati risvolti che affondano le loro radici all'interno e soprattutto all'esterno dell'Amministrazione.

In tale settore sono da tempo impegnate cospicue, qualificate energie, ma le soluzioni autentiche, ovvero quelle capaci di invertire le tendenze negative non possono prescindere da una diversa, più serena e attenta considerazione del Paese.

Questi in sintesi gli elementi più significativi della situazione di oggi, i fattori evolutivi, le aspettative e prospettive per la Marina nel prossimo decennio.

Ho fiducia che i molti problemi che vi sono connessi e di cui ho fatto cenno troveranno nelle sedi idonee e più responsabili adeguata valutazione e trattazione.

PROGRAMMAZIONE E REALIZZAZIONE DI UNA MARINA DA GUERRA

*Conferenza tenuta il 18 giugno 1985
al Centro Alti Studi della Difesa
dal Capo di Stato Maggiore della Marina
Ammiraglio di Squadra VITTORIO MARULLI*

Mi è particolarmente gradito tornare presso questo Centro Alti Studi della Difesa, stadio più elevato del processo di educazione militare, arena istituzionale e ideale per il più efficace confronto di idee e la più proficua elaborazione di pensiero, per trattare un argomento che è certamente appassionante per chiunque si occupi di cose navali, ma che, mi auguro, possa destare l'interesse di tutti.

Se non altro esso potrà fornire motivo di riflessione sui punti in comune e sulle differenze che si riscontrano tra il processo di pianificazione programmazione e realizzazione specifico e caratteristico di una marina militare e le analoghe attività condotte presso le altre componenti delle Forze Armate.

Non è poi da escludere che qualche utile raffronto possa essere fatto anche con i processi similari condotti in ambito non militare, visto che ormai nessuna organizzazione può sottrarsi alla necessità di configurare e strutturare con preveggenza razionalità il proprio futuro.

Vorrei innanzitutto spiegare i motivi che mi hanno spinto ad affrontare questo particolare argomento; essi sono assai semplici.

In primo luogo perché è tempo di bilanci e tutti gli Uffici finanziari sono in questo periodo alle prese con i relativi



Gli Ammiragli Angelo Monassi e Vittorio Marulli durante la cerimonia di passaggio di consegne.

problemi (l'argomento è quindi in questi giorni molto sentito).

In secondo luogo perché, con specifiche direttive che riprendono le linee fondamentali del Libro Bianco, il nostro Ministro ha richiesto alle FF.AA. di formulare e di presentargli non solo le proposte di assegnazione di bilancio per il 1986, ma anche una programmazione a lungo termine che sviluppi e renda concretamente operante in un quadro interforze il processo di ristrutturazione della Difesa per missioni operative. Infine, ultimo motivo ad essere citato, ma — a mio parere — non ultimo per importanza, perché — manco a dirlo — le cosiddette “prevedibili disponibilità breve e medio termine” sarebbero inferiori a quanto le Forze Armate ritengono loro necessario e concordemente auspicano; ed è quindi necessario addivinare ad accomodamenti (leggi: taglio di programmi) sui quali le Forze Armate sono come di consueto concordemente discordi. Accomodamenti che, per essere produttori, devono scaturire dalla definizione e dall'applicazione di criteri omogenei, e che per essere accettati con serenità, devono essere il frutto di una comune metodologia di lavoro.

Quanto esporrò nel prosieguo vuole appunto dire qualcosa anche circa quest'ultimo aspetto.

Fatta questa breve premessa, entro subito nell'argomento specifico del mio odierno intervento con una considerazione iniziale e cioè con la considerazione che, sebbene a molti possa sembrare che le attività previsionali necessarie a definire la componente navale di uno strumento militare siano in tutto simili a quelle delle altre componenti, ciò non corrisponde completamente alla realtà; nel senso che — mentre sotto molti aspetti esse ovviamente rispondono (né potrebbe essere altrimenti) ai criteri di pianificazione e programmazione di carattere generale — nel campo navale esistono alcune peculiarità che incidono profondamente sul processo previsionale, condizionando l'utilizzazione delle risorse ed immettendo ulteriori variabili in un sistema in cui — in generale (e cioè per tutte le Forze Armate) — le indeterminazioni superano di gran lunga le certezze.

La prima e significativa peculiarità, connessa con la natura stessa dello strumento navale, è costituita dal fatto che a fianco delle esigenze specifiche di contrapposizione alla minaccia vera e propria, ne esistono altre che in alcuni casi sono dello stesso ordine di grandezza delle prime e con esse non sono sempre coincidenti.

È pur vero che il fenomeno si verifica in una certa misura per tutte le componenti dello strumento militare, in quanto ognuna di esse deve assolvere funzioni collaterali di peso non indifferente.

Ma il punto critico è proprio nella misura: normalmente le altre componenti, una volta dimensionate al meglio per le relative esigenze belliche, sono per propria natura in grado di affrontare i compiti collaterali, mentre ciò non è necessariamente vero per la componente navale. Questo vale in particolare per le marine di seconda grandezza (quale è la nostra), in ragione delle capacità operative necessarie ad assolvere compiti di tipo diverso da quelli specificatamente bellici ma di peso con-

sistente (basti pensare, ad esempio, ai compiti della vigilanza pesca e della sorveglianza, compiti specifici del tempo di pace, che nel 1984 hanno assorbito circa 25 000 ore di moto delle unità ad essi adibite a fronte delle 43 000 ore di moto delle unità di linea; ovvero al rifornimento idrico delle isole minori: nel 1984 sono state effettuate 7 000 ore di moto e trasportate a domicilio 400 000 t di acqua potabile).

Una seconda peculiarità deriva dal fatto che, unico tra tutti i mezzi bellici, la nave, oltre ad essere strumento di lavoro e naturalmente di combattimento, è anche luogo ove si deve svolgere in modo continuativo e consono agli standard sociali odierni la vita di una ben definita comunità.

Ciò non consente di ottimizzare tale tipo di mezzo esclusivamente a scopi operativi, e di conseguenza pone condizionamenti di notevole impatto, dal punto di vista sia tecnico che organizzativo.

Fatta questa seconda ma non trascurabile premessa passo ad esaminare il quadro nel quale viene disegnata una marina da guerra ed in particolare i limiti e i vincoli entro i quali si svolge una simile operazione.

Mi riferirò in termini generali allo strumento navale nel suo complesso (e non specificatamente alle forze operative vere e proprie, o ai supporti operativi e addestrativi, ovvero al supporto tecnico-logistico) non tanto perché un esame particolareggiato non sarebbe significativo, ma perché ciò comporterebbe, per una seppur superficiale trattazione, assai più tempo di quanto non mi sia concesso per questa conferenza.

Trattando dei limiti e dei vincoli di pianificazione viene subito in mente che le forze navali sono, per loro stessa natura, costituite da un numero estremamente esiguo e limitato di "pezzi" (basti pensare che per la Marina una produzione di serie significa una linea di 4 unità uguali, mentre in altri settori delle FF.AA. una produzione di serie si esplica in centinaia, se non in migliaia, di unità).

Numero esiguo e limitato di pezzi, come dicevo, che non solo complessivamente, ma anche singolarmente costituiscono "bene immobile" di valore assai elevato rispetto alla disponibilità delle risorse (un carro armato o un aereo rappresentano il corrispondente di "qualche per cento" della disponibilità annuale per l'investimento della rispettiva Forza Armata, mentre una nave tipo incrociatore o cacciatorpediniere lanciamissili ne costituiscono il 60÷70 per cento).

Ne scaturisce una situazione vincolativa totalmente condizionante sul piano finanziario, ma non solo sotto tale profilo.

Occorre pensare anche che il processo di acquisizione di una nave da guerra si svolge mediamente in un arco di sei o sette anni (alludo alla sua pura e semplice realizzazione, utilizzando sistemi di arma e componenti già pronti o quasi, con esclusione cioè dei tempi connessi con le fasi della loro ricerca e sviluppo, poiché in caso contrario il ciclo supera di gran lunga il decennio).

In relazione a ciò, in ogni momento della vita di una marina sono in corso atti-

vità di studio e di acquisizione di notevole entità che — anche in ragione dei singoli pesi finanziari — sono irreversibili e, a tutti gli effetti pratici, modificabili solo in tempi molto lunghi. Dal momento infatti che viene raggiunto un accordo di contratto sia per lo sviluppo di un sistema d'arma che per la costruzione di una unità scatta una serie di meccanismi, sia formali sia sostanziali, che concretamente impediscono non solo di tornare indietro, bensì anche di apportare significative modifiche o aggiornamenti. Ma ancora, se da un lato la limitazione numerica della serie impone di trattare le unità navali quasi come "pezzi unici", che si susseguono nel tempo, dall'altro non ci può esimere dal rispettare per quanto possibile il requisito della standardizzazione, per gli ovvi motivi connessi alle esigenze di supporto tecnico-logistico e di addestramento del personale, requisito che conferisce ulteriore rigidità alla pianificazione.

Facendo l'esempio specifico della Marina italiana, il complesso di forze che esiste ora e che costituirà parte significativa dello strumento navale per i prossimi vent'anni, deriva da decisioni prese più di dieci anni fa.

Le decisioni che vengono prese e le azioni che vengono intraprese oggi saranno determinanti, in termini pressoché irreversibili — sia ben chiaro, non nei termini relativamente flessibili di studio o di ricerca e sviluppo, ma in quelli irreversibili di costruzioni vere e proprie — per la configurazione della Marina ben addentro agli anni Duemila!

In sintesi, l'impresa di programmare e realizzare l'evoluzione di una marina avviene in un ambiente caratterizzato da estesissimi limiti e vincoli a breve/medio termine, nonché delle altrettanto estese inevitabili incertezze connesse con la lunghezza dell'ottica previsionale.

In questo non facile ambiente, cosa fa il pianificatore navale?

Per istinto, si rivolge alle metodologie di scuola, secondo il modello classico di:

- analizzare l'ambiente e la minaccia, non solo attuali ma futuri;
- analizzare i possibili sviluppi nel tempo della tecnologia degli armamenti;
- identificare in termini quantitativi e qualitativi lo strumento ed i mezzi necessari per contrastare tale minaccia;
- individuare i programmi concreti di realizzazione;
- stabilire le risorse necessarie;
- verificare la concreta fattibilità dello strumento stesso.

Il tutto in un contesto che è già, di per sé stesso, tutt'altro che agevole, in quanto l'epoca (che nella nostra peculiare ottica dovremmo considerare felice in cui la guerra poteva derivare da un ben preciso e meditato atto decisionale, e quindi poteva anche essere calcolato con teutonica precisione lo strumento necessario per combatterla, è decisamente svanita, almeno nel mondo occidentale ed europeo cui noi felicemente apparteniamo.

Nel caso dell'Italia, non vi è dubbio infatti che la politica militare di ogni prevedibile governo nazionale sarà sempre strettamente difensiva e, dato il rifiuto costi-

tuzionale della guerra come mezzo di soluzione dei problemi internazionali, l'atteggiamento che ne deriva non potrà che essere *reattivo*.

Da questo assunto discende inevitabilmente che (dovendo essere in grado di reagire, o meglio ancora di costituire deterrente, su tutto lo spettro della minaccia) lo strumento non può essere ottimizzato in modo aprioristico in particolari settori, come invece potrebbe avvenire in un contesto in cui avesse ampio gioco l'iniziativa.

In un contesto esclusivamente reattivo infatti nessun settore può essere tralasciato, per non offrire al potenziale aggressore, su un piatto d'argento, la possibilità di ottimizzare le proprie capacità di offesa proprio nel settore trascurato. (Se ad esempio si lasciasse decadere la costosissima funzione delle contromisure mine, basterebbe la semina di un adeguato numero di tali armi per paralizzare la Nazione).

Ecco perché quando si leggono sui giornali volenterose proposte sul come dovrebbe essere costituita la nostra Marina, viene indubbiamente assai apprezzata la buona volontà dei proponenti, ma lo Stato Maggiore della Marina non può esimersi dal valutare i suggerimenti nel quadro non facile di tutto il possibile spettro della guerra sul mare.

D'altra parte, lo strumento non può neppure essere ottimizzato "per specializzazione" con gli alleati, poiché ciò costituirebbe, da un lato, una pesante vulnerabilità in caso di disputa puramente nazionale, dall'altro una ipoteca politica quanto meno inopportuna in relazione alla rigidità nel futuro dello strumento stesso ed ai tempi lunghi occorrenti per modificarlo.

Da questo punto di vista non può nemmeno essere trascurato il fatto che, volenti o nolenti gli eventuali detrattori, le marine continuano ad essere fin dal tempo di pace uno strumento attivo ed operante della politica estera di ogni Paese che, per geografia ed interessi nazionali, sia dipendente dal mare in misura determinante.

Quanto sopra non per mero assunto teorico, ma per la circostanza concreta ed insopprimibile per cui la Marina è l'unico mezzo che consenta di concretizzare in modo fisicamente percepibile, per periodi di tempo significativi ed in un'ampia gamma di modulazione, l'espressione della politica estera nazionale *senza violare l'integrità territoriale altrui*.

Ciò comporta che lo strumento navale deve rispondere in misura rilevante, anche se non sempre facilmente determinabile, ad un ampio spettro di "esigenze del tempo di pace"; esigenze che nel caso di forze numericamente molto limitate, come nel caso nostro, costituiscono fattore di elevata importanza nella determinazione della composizione delle forze.

Come risultato di quanto ho detto finora, lo strumento navale dovrà essere bilanciato in tutte le sue componenti essenziali, ognuna delle quali dovrà essere qualitativamente e quantitativamente "credibile".

Qualitativamente dovrà cioè avere caratteristiche tecnologiche possibilmente aggiornate allo "stato presente e futuro dell'arte", o quanto meno proiettate al rag-

giungimento di capacità operative dello stesso ordine di grandezza di quelle possedute dalla potenziale minaccia. (A titolo di rapido esempio, se i sommergibili avversari potessero offendere mantenendosi ad una quota di 300 m, ed i nostri sensori avessero possibilità limitate ad una quota di 250 m, le nostre capacità di lotta sotto la superficie sarebbero irrilevanti).

Quantitativamente poi, lo strumento dovrà attestarsi su livelli che siano superiori, anche in semplici termini di buon senso, alla mera rappresentazione simbolica. (Avere una unica nave da trasporto e sbarco non ha senso, in quanto è noto a tutti che per circa il 30% della sua vita essa sarà in manutenzione, annullando così totalmente la capacità nel settore, per cui la componente *non è credibile*, averne due assicura invece una credibilità, anche se in termini minimi).

Posto di fronte alla necessità di disegnare uno strumento *bilanciato*, quantitativamente *credibile*, qualitativamente *efficace*, idoneo ad assolvere tutti i compiti, bellici e non bellici, in un ambiente che deve essere immaginato almeno vent'anni nel futuro e sapendo che se commette errori essi saranno in gran parte irreversibili, il pianificatore, non trovando alcuno disposto a rispondere all'angosciosa domanda "how mach is enough?", finisce col pervenire ad un prodotto che richiede una massa di risorse (non solo finanziarie) talmente lontana da ogni più ottimistica speranza da servire soltanto, ma non sempre, come ideale a cui ispirarsi.

Quella delineata è una strada percorsa infinite volte, pervenendo invariabilmente agli stessi risultati, nonostante ogni realistico e responsabile tentativo di autolimitazione. Ciò è peraltro inevitabile, sarebbe anzi un assurdo ideologico se ciò non si verificasse, in quanto è il prodotto di fattori quali:

- la natura dei possibili conflitti, che dovranno essere presumibilmente combattuti con lo strumento pronto al momento della crisi;
- l'ampia gamma delle possibili minacce;
- l'impossibilità di ottimizzare lo strumento in particolari settori;
- il valore unitario elevatissimo dei mezzi;

che complessivamente portano a richieste nei confronti delle economie nazionali esuberanti le normali capacità delle stesse.

Essendo peraltro assurdo che, per realizzare la difesa di un bene, si inneschi un processo eccessivamente oneroso per la conservazione del bene stesso, è ovvio che la strada ipotizzata non può condurre ad alcun risultato pratico, a meno di militarizzare l'intera vita nazionale, il che normalmente non avviene in uno Stato democratico.

Seppure in diversa misura, nell'intero mondo occidentale viene infatti il momento in cui il legislatore, che in ultima analisi deve fornire le risorse mediando tra tutta la gamma di esigenze interessanti la vita nazionale, anche ammesso che ascolti pazientemente le argomentazioni della Difesa e concordi con le stesse, allargherà le braccia ed assegnerà quel tanto che le condizioni socio-economiche del Paese consentono.

Purtroppo, il tanto cui ho accennato è spesso tanto poco, da non essere compatibile con le esigenze "pure" individuate con il processo teorico di pianificazione e quindi non consente un processo di aggiustamento, ma richiede di "ripensare il problema" con termini di riferimento totalmente differenti.

È questo il punto fondamentale, che deve essere analizzato in modo approfondito e soprattutto meditato in tutte le sue conseguenze, in quanto esse travalicano gli aspetti metodologici del problema ed influiscono concretamente sulle effettive capacità dello strumento di difesa.

Troppo spesso infatti accade che, perseguendo esclusivamente il metodo scolastico, la sobria realtà delle disponibilità effettive venga accettata soltanto come fatto contingente, mentre le *dimensioni generali* dello strumento interessato rimangono ostinatamente proporzionate alle risorse *ideali*.

È inevitabile poi che tale struttura sproporzionata assorba una fetta eccessiva delle risorse reali, per mero autosostentamento, lasciandone una quantità insufficiente per il "progresso dell'impresa".

In sintesi, si genera un meccanismo perverso che porta ad uno squilibrio permanente tra dimensioni e risorse; il prezzo che si paga è una condizione altrettanto permanente di *inefficienza* dello strumento in questione. Esso potrà avere infatti componenti efficienti, ma nel suo complesso, per effetto degli squilibri citati, non sarà idoneo ad assolvere la sua missione, certamente non in misura globale, ma spesso neppure in misura limitata.

D'altra parte, l'unica concreta alternativa che nelle critiche condizioni esposte si offre al pianificatore è quella di intraprendere il processo dal lato opposto del processo stesso, invertendo il tutto di 180°.

Si tratta cioè di identificare una ipotesi attendibile di disponibilità di risorse, da questa derivare il miglior strumento realizzabile, pervenendo infine ad individuare i compiti assolvibili in termini qualitativi e quantitativi. (In questo vi è un curioso ritorno ad uno scenario quasi settecentesco, o quanto meno prenapoleonico, in cui i principi potevano fare "tanta guerra per quanti quattrini avevano"!).

È il caso di notare che l'accettazione della necessità di derogare dalla metodologia classica, tanto cara alle nostre Scuole di Guerra, non è certamente indolore. Anzi, essa suscita di solito furibonde dispute e profonde crisi di rigetto, tra l'altro con una certa giustificazione, poiché si passa da un ambiente logico e rigoroso a un altro possibilistico e apparentemente rinunciatario.

Per giunta, il secondo metodo è ben lontano dalle penetranti analisi e successive brillanti sintesi proprie del processo classico di pianificazione, poichè consiste essenzialmente in una paziente e ripetitiva fatica di aggiustamenti iterativi, in cui la celebrata "fantasia" del pianificatore non trova molto spazio.

In ultima analisi è un processo più umile, quasi da massaia, ma che, se reiterato a sufficienza, consente di individuare la migliore curva di avvicinamento (anche se asintotica) ad uno strumento che, magari molto più in piccolo, rispecchi efficace-

mente quello ideato dal pianificatore puro.

Quelli che ho rappresentato sono i due estremi dello spettro di opzioni.

Essi non devono tuttavia essere necessariamente antitetici e mutuamente esclusivi.

Vi è anzi posto per una oculata combinazione di entrambi, in un contesto pratico e severo di ideologie, che può essere ottimizzato per conseguire "il migliore strumento che le circostanze consentono".

Contesto nel quale, occorre ribadire, il miglior strumento che le circostanze consentono non è quello le cui discussioni sono disegnate in modo da avvicinarsi il più possibile alle dimensioni ideali, bensì quello in cui i singoli componenti (seppure per necessità ridotti di numero) possono essere resi completi, moderni, ben equipaggiati, ben riforniti e ben addestrati; in una parola veramente efficienti.

Per dirla con un linguaggio rude: pochi se non si può fare di più, ma buoni.

Così facendo si esce anche dal circolo vizioso della sempre lamentata inefficienza delle nostre FF.AA. e della conseguente accusa di sperpero delle risorse assegnate, perché una volta che esse siano state utilizzate con il criterio che ho testé esposto, è dell'Autorità politica la responsabilità di stabilire se lo strumento che ne risulta può essere o meno considerato congruo con gli interessi della Nazione.

Accennerò tra poco a come la Marina ha tentato di conseguire il risultato di ottimizzare il proprio strumento.

Ma prima di affrontare l'illustrazione di quanto avviene a "casa nostra" reputo interessante buttare un breve colpo d'occhio su quanto succede in casa altrui, per trarre elementi di confronto, tenuto conto — beninteso — delle differenze ambientali e di scala.

Inutile dire che soltanto nell'ambito delle Marine delle due Superpotenze si sono verificati fenomeni assimilabili in notevole misura ad un processo classico di pianificazione (cioè di adeguamento di risorse alle esigenze).

Ciò si è verificato infatti, almeno in termini di macroeconomia, sia per la fondazione della marina oceanica sovietica da parte dell'amm. Gorshkov, sia per la spinta verso la "600 Ships Navy" negli Stati Uniti.

Nel primo caso, lo scossone politico della crisi cubana ha portato ad una drastica variazione di priorità nella allocazione delle risorse, la quale essendo inserita in un ambiente di pressoché totale discrezionalità decisoria, ha trovato limiti soltanto nella disponibilità di risorse tecnologiche e industriali.

Nel secondo caso, anche se si fanno indubbiamente sentire vincoli finanziari, spesso complicati da una certa tendenza del Congresso ad esercitare un eccessivo microcontrollo su programmi specifici, è indubbio che proprio il Congresso, in ultima analisi, ha garantito tutte o quasi le risorse richieste per conseguire un ben preciso obiettivo funzionale. (È interessante notare che la base concettuale per il poderoso programma di potenziamento della Marina degli Stati Uniti è stato concepito, nel 1978-'79, cioè nel pieno di un'amministrazione non molto ben disposta verso la

Difesa. La solida pianificazione identificata all'epoca ha poi consentito di procedere immediatamente, non appena l'avvento dell'amministrazione Reagan ha fornito le risorse aggiuntive).

Se si esaminano invece le altre Marine occidentali, non appena superata la facciata cosmetica delle pianificazioni che — e non potrebbe essere diversamente — sono formalmente associate ad espliciti obiettivi di forza, risulta evidente che esse sono sostanzialmente ancorate a “tetti finanziari” ben precisi.

Anche l'ambiziosa e tanto citata “loi programme” francese è una bellissima costruzione teorica, regolarmente disattesa in sede di bilancio e quindi valida soltanto nella misura, consentita dalle costrizioni finanziarie, che vengono imposte come tali e soltanto a posteriori sono trasformate in aggiustamenti programmatici.

Mi rendo perfettamente conto che queste mie affermazioni si prestano a discussioni, ma nessuno può negare che, salvo casi eccezionali che peraltro confermano la regola (il più recente è quello verificatosi per la Marina britannica, in occasione del conflitto delle Falkland, ma c'è voluta una guerra per invertire il processo riduttivo avviato dal Sig. Nott), l'elemento determinante nella ipotesi di configurazione delle forze (non solo quelle navali, ma specialmente quelle navali) è stata la quantità di denaro ad esse destinabile.

Ciò può essere spiacevole, ma è una realtà incontrovertibile a cui si può sfuggire soltanto a grave rischio.

Come dianzi illustrato, è infatti indubbio che soltanto uno strumento (qualsiasi strumento) compatibile con le risorse di cui ha bisogno può prosperare o, nel caso delle attività militari, garantire i dovuti livelli di efficienza e credibilità.

In caso contrario, e ciò *inevitabilmente* succede nell'applicazione pura e semplice delle metodologie classiche, negli ambienti di severa compressione di risorse che contraddistinguono la realtà contemporanea occidentale, qualsiasi organizzazione si avvia sulla spirale del fallimento o, nel caso nostro, della dichiarata inefficienza.

Mi sono preoccupato di insistere su questo, in quanto esso è assolutamente centrale per l'intero problema e indispensabile per valutare l'atteggiamento della Marina italiana nei riguardi del problema stesso.

Pur senza risalire troppo indietro nel tempo, ritengo che sia indispensabile ricollegarsi a quanto avvenuto all'inizio degli anni Settanta per poter apprezzare l'intero ciclo di eventi.

Mi riferisco, naturalmente, all'evento particolarmente significativo rappresentato dalla formulazione del documento programmatico conosciuto sotto la dizione di “Libro Bianco della Marina”, pubblicato appunto nel 1973 dopo una lunga ed angosciata gestazione.

Esso ha rappresentato, in anticipo rispetto alla ben nota “ristrutturazione del '75”, una precisa presa di coscienza da parte dello Stato Maggiore della Marina della necessità di razionalizzare il proprio processo previsionale e decisionale, con il fermo intento di evitare i rischi menzionati poco fa.

Pur essendo infatti stato verificato infinite volte, attraverso i sistemi tradizionali di pianificazione, che i compiti principali e collaterali della Marina richiedevano almeno 160 000 tonnellate di naviglio combattente, già allora venne responsabilmente deciso che lo strumento compatibile con le risorse (di tutti i tipi) ragionevolmente prevedibili era decisamente inferiore ed avrebbe dovuto attestarsi su poco più di 100 000 tonnellate.

Su tale dimensione, che non si discostava molto da quella raggiunta al momento, venne impostata la pianificazione delle Forze; ad essa venne ispirata anche l'azione che portò due anni dopo alla concessione dei fondi straordinari della "Legge Navale", cura d'urto che, grazie all'impiego immediato di tutti i fondi concessi, anche in anticipo rispetto alle quote annuali previste, ha consentito di avvicinarsi ad una situazione di regime su dimensioni indubbiamente insufficienti rispetto alle dimensioni ideali, ma quanto meno vicine a quella compatibilità strutture/risorse senza la quale è impossibile perseguire un adeguato livello di efficienza/efficacia.

E che questa non sia una valutazione motivata soltanto da autocompiacimento può essere dimostrato, in semplici termini di macroeconomia, dal confronto dei rapporti tra le risorse ed il complesso dei mezzi operativi vigenti in alcune delle Marine occidentali più significative.

In termini di attività di Stato Maggiore, la Marina ha quindi attivato un processo di pianificazione/programmazione che, in pratica, utilizza entrambe le metodologie prima descritte, accomunandole in un unico ciclo in cui esse si prestano reciproco sostegno e controllo.

Da una parte viene operato infatti l'aggiornamento continuativo di quelle che potrebbero essere definite le "esigenze pure" (anche se formulate tenendo i piedi saldamente "in coperta") che rappresentano l'obiettivo ideale verso cui tendere, nonché il modello di bilanciamento a cui ispirare le configurazioni concretamente perseguibili: esse costituiscono inoltre il metro con il quale misurare quelle dimensioni minime oltre le quali si rischia di cadere al di sotto del livello fondamentale di credibilità.

Dall'altra parte viene svolto, parallelamente ma con continuità ancora più spinta, il capillare processo iterativo connesso con l'inserimento in una "programmazione a tetto", la cui dimensione è realisticamente stimata al meglio delle conoscenze di tutte le imprese, in quantità e tipo, più necessarie e opportune per perseguire senza scompensi il modello desiderato.

Tutto questo in termini tali da far sì che lo strumento esistente o previsto in qualsiasi momento del futuro risponda — nel suo complesso — ai canoni di efficacia e credibilità, anche se conseguiti in misura ridotta, come ho illustrato poc'anzi.

Può essere di interesse notare che, per assicurare il più largo apporto di idee, nonché per incentivare la dialettica indispensabile in un processo così significativo, gli elementi di organizzazione custodi di due aspetti del processo di pianificazione sono diversi, anche se sostanzialmente lavorano in stretto coordinamento. (Non a

caso ho parlato di custodi, in quanto all'attività stessa partecipano tutti gli elementi di organizzazione dello Stato Maggiore, attraverso un processo informale di coordinamento orizzontale ormai consolidato nel tempo e favorito dalle dimensioni della struttura, che in quanto tale non è eccessivamente burocratizzata).

In particolare, l'espressione delle esigenze teoriche è compito del Reparto Piani e Operazioni, mentre l'individuazione della programmazione "a tetto finanziario" è compito dell'Ufficio Pianificazione Generale e Finanziaria.

Insieme, essi concorrono a mantenere aggiornati nel tempo sia i riferimenti ideali, sia le previsioni di impiego delle risorse realisticamente utilizzabili, in una dialettica permanente che assicura la massima reattività e la migliore abattibilità al mutare della situazione.

Non mi nascondo che, a questo punto, qualcuno o molti potrebbero obiettare che il processo descritto è comune a tutti: pur essendo ben lungi dal voler confutare tale affermazione, non posso che richiamare il faticoso progresso della pianificazione integrata della Difesa e gli angosciosi dilemmi da esso causati per ritenere che, talora, tale processo sia quanto meno compenetrato meno profondamente col normale "modus operandi" dell'organizzazione.

È pur vero che la Marina è favorita in quanto può concentrare la sua attenzione su un numero relativamente limitato di imprese, ma è altrettanto vero che ognuna di esse è di una straordinaria complessità e tutte vengono condotte in proprio, senza l'aiuto di agenzie appositamente costituite.

È peraltro opportuno osservare che ai fini di una pianificazione integrata interforze non si può prescindere dall'adozione di criteri omogenei per la definizione e la quantificazione delle componenti dello strumento militare e per la conseguente attribuzione delle risorse.

Ovvero, per essere più espliciti, non è possibile assolvere quest'ultima importantissima funzione ponendovi a base traguardi e obiettivi definiti con criteri diversi.

Il risultato che si conseguirebbe, a prescindere dalla penalizzazione ingiustificata di chi persegue obiettivi più realistici, sarebbe quello di un progressivo sbilanciamento delle componenti dell'intero strumento militare.

In conclusione, avendo ritenuto di interesse, in un momento in cui il processo di pianificazione in ambito Difesa ha acquisito particolare rilevanza, trattarne gli aspetti caratteristici afferenti alle Marine militari, ho esposto le peculiarità di tale specifico settore, dovute sostanzialmente:

- al diverso ordine di incidenza degli "altri compiti" sui fattori che presiedono al disegno di uno strumento navale;
- ai condizionamenti imposti dal fatto che la nave è permanentemente "casa e posto di lavoro".

Ho poi esaminato, sia in generale, sia rilevando brevemente quanto succede presso altre Marine, le metodologie che possono essere applicate al problema, rilevando che, a parte i *maquillages* formali, le Marine occidentali finiscono tutte per

pianificare "a tetto di risorse".

Infine ho brevemente accennato a quanto avviene concretamente in ambito Marina Militare, in cui, per annosa prassi divenuta modo istintivo di operare dello Stato Maggiore, entrambi i metodi, quello "scolastico" e quello "pragmatico", vengono applicati contemporaneamente e continuativamente.

Ho anche accennato, ancora più brevemente, a come ciò consenta, anche se a prezzo di un pesante impegno pressoché giornaliero, di perseguire e mantenere il miglior equilibrio possibile, sia tra le diverse componenti dello strumento, sia tra lo strumento complessivo e le relative attività di sostegno, in un ambiente di massima flessibilità ed adattabilità orientata al futuro.

Il sistema peraltro funziona, e lo affermo con una certa soddisfazione, poiché i risultati conseguiti nello scorso decennio con le limitate risorse disponibili possono essere visti da tutti.

Concludo quindi questa presentazione con una riflessione sulla opportunità, anzi sulla necessità che, nel perseguire il traguardo di una pianificazione totalmente integrata in ambito Difesa, sia tenuto debito conto delle esperienze qui illustrate.

Il non facile compito di rendere omogenee ed equilibrate pianificazioni settoriali relative ad ambienti sostanzialmente diversi non può e non deve essere affrontato infatti in termini ideologici, attraenti sulla carta ma di scarso contenuto pratico.

Si deve evitare soprattutto di mescolare indiscriminatamente traguardi ideali, che pure sono necessari per delineare un modello a cui ispirare le attività concrete, con i traguardi realisticamente perseguibili e mantenibili.

Più ancora, è indispensabile che l'intera organizzazione si muova con uniformità di idee e di linguaggio, poiché in caso contrario si rischia di avere una visione distorta della realtà, anzi, di essere vittime della propria propaganda.

In questo lo Stato Maggiore della Difesa potrà esercitare la propria azione di coordinamento; anzi, è nostra ferma convinzione che i tempi siano maturi per una revisione ordinativa, nei termini della Legge Delega ora all'esame del Consiglio Superiore delle Forze Armate, che meglio puntualizzi il ruolo del Capo di Stato Maggiore della Difesa nel settore della pianificazione e programmazione delle risorse messe a disposizione della Difesa stessa.

Ciò potrà senz'altro agevolare la trattazione del problema in questi termini di omogeneità, chiarezza, trasparenza che soli consentono di trarre il massimo vantaggio dalle risorse che la Nazione ci affida perché noi le forniamo il miglior strumento difensivo possibile.

RIFLESSIONI SULLA MARINA DEGLI ANNI FUTURI ALLE SOGLIE DEL TERZO MILLENNIO

*Conferenza tenuta il 5 giugno 1986
al Centro Alti Studi della Difesa
dal Capo di Stato Maggiore della Marina
Ammiraglio di Squadra GIASONE PICCIONI*

Introduzione

Per navigare in sicurezza i marinai devono guardare lontano; ed anche per costruire una Marina.

Il primo bastimento su cui ho messo piede, ancora allievo dell'Accademia Navale, era stato varato nel 1912. Ora mi sto occupando di navi che saranno varate negli anni Novanta e che navigheranno fino al 2030.

Questo significa che le navi ed i materiali di cui deve occuparsi un marinaio nella sua carriera, abbracciano ben più di un secolo.

Insomma la Marina ha bisogno non di termini lunghi, ma di termini molto, molto lunghi.

Lasciate perciò che faccia questa velleitaria escursione verso il futuro per cercare di configurare quella che potrebbe essere la collocazione e la configurazione della nostra Marina al principio del terzo millennio.

Forse, prima dovrei rispondere ad una domanda di fondo:

“dovrà essere la Marina al servizio di una politica essenzialmente italiana, oppure sempre più caratterizzata in senso europeo e in ogni caso sempre inquadrata nell'Alleanza Atlantica?”.

Una risposta precisa a questa domanda è difficile, per lo meno non è ovvia, anche se io non ho alcun dubbio che le scelte fatte dal nostro Paese siano scelte strategiche, scelte di fondo, scelte di civiltà, scelte in un certo senso irreversibili.

Dovremo quindi costruire una Marina che, pur capace di un'azione autonoma, si mantenga sempre, com'è nella sua tradizione, e nel suo interesse, aperta alla collaborazione, atta ad operare congiuntamente con le altre Marine europee e della NATO. D'altra parte, non credo che l'ampiezza del contesto politico in cui dovrà operare, abbia, in prima approssimazione, molta importanza per definire la natura dell'impegno della Marina.

La differenza sarebbe soltanto una questione di scala: in altre parole, i bisogni di presenza, di sicurezza e di difesa in mare sarebbero della stessa natura anche se, ovviamente, di scala diversa sarebbero gli obiettivi, le risorse e, di conseguenza, i mezzi realizzabili.

Senza alcun dubbio, quello che a mio parere più occorre al nostro Paese, così come all'Europa, non importa quanto più o meno avanzata sulla via dell'integrazione, è una politica generale aperta verso il largo.

Questo è il parere di un marinaio, che però va ben al di là del tradizionale incanto dei marinai; è un parere che ha la presunzione di poggiare sulle tendenze meglio prevedibili della vita del mondo e del nostro Paese.

Una di queste prevedibili tendenze è che la vita economica mondiale, ed in maniera ancor più netta quella del nostro Paese, dipenderà in modo crescente dagli scambi internazionali.

Dal 1973 al 1983 il volume del nostro interscambio con l'estero, espresso in lire correnti, è più che quadruplicato, aumentando molto più in fretta del prodotto nazionale che, nello stesso periodo, sempre in lire correnti, è solo triplicato.

Il mare ha conservato il suo ruolo principale in questi scambi. A circa 600 lire la tonnellata per miglio marino percorso, il prezzo di una tazza di caffè: non ci si deve meravigliare.



Il Capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio di squadra Giasone Piccioni in occasione del giuramento degli allievi ufficiali dell'Accademia Navale.

Gli scambi mondiali via mare erano, nel 1962, 12 miliardi di tonnellate, 28 nel 1972 e 32 nel 1982. Malgrado il momentaneo arresto del consumo petrolifero, l'ammontare totale dei trasporti marittimi (cereali, carbone, fosfati, minerali di ferro e tutte le mercanzie alla rinfusa, anche prescindendo dai prodotti finiti) continuerà ad aumentare. Per il traffico marittimo mondiale si prevede infatti un tasso di crescita del 5% annuo a partire dal 1990, mentre — secondo il Piano Generale dei Trasporti — il complesso delle nostre importazioni ed esportazioni via mare dovrebbe risultare aumentato del 27% nel 1990 e del 64% nel 1995.

Il nostro fabbisogno di materiali e merci di questo genere è coperto per la quasi totalità da trasporti marittimi.

Un altro aspetto, già ora molto importante, ma destinato ad avere in futuro sviluppi sconvolgenti, è che il mare non rappresenta più soltanto una via di comunicazione, ma è sempre più, esso stesso, una fonte di ricchezza.

Più di un quarto del petrolio mondiale proviene già ora da giacimenti marini, e il fondo dei mari con i suoi noduli e gli immensi sedimenti di materiali nobili è diventato ormai accessibile e disponibile.

Gli spazi oceanici, fino a pochi anni fa, sono stati liberi campi di manovre economiche, diplomatiche, navali, a disposizione del più forte. Erano in altre parole "res nullius".

Ora con la Convenzione Internazionale sul Diritto del Mare, le cosiddette zone economiche esclusive e le piattaforme continentali hanno mietuto il 40% degli oceani, consentendone l'acquisizione alla sovranità delle singole Nazioni; nel contempo quello che resta non è più "res nullius" ma è divenuto "res communis", il che è molto diverso.

Paradossalmente, il possesso della terra emersa potrà in molti casi non essere tanto importante di per se stesso, quanto per il possesso che esso implica sul mare e sul fondo marino circostante. Si pensi che il solo scoglio di S. Elena, della superficie di pochi kmq, porta con sé la sovranità su una zona di pianeta vasta circa una volta e mezzo l'Italia; si pensi, inoltre, che è forse in considerazioni di questo genere che va ricercata la ragione profonda del contenzioso delle Isole Falkland.

Ebbene le convenzioni internazionali che indicano i limiti teorici delle appropriazioni ammissibili, non valgono se non per l'uso che se ne fa.

Il proprio diritto deve essere sostenuto e rinverdito quotidianamente, la presenza deve essere ricorrentemente riaffermata per evitare che si stabiliscano e che possano consolidarsi abusive prese di posizione unilaterali, per evitare o limitare l'arbitrio ed il picchettaggio.

Circa dieci anni fa, un mio predecessore, in questa stessa aula, consumò la sua presentazione esclusivamente sulle prevedibili ripercussioni che si sarebbero avute allorché la Convenzione Internazionale sul Diritto del Mare avesse visto la luce (*).

(*) Vds. Conferenza dell'ammiraglio di squadra Giovanni Torrisi a pag. 13.

La sua fu considerata un'accademica esercitazione oratoria su un tema astruso ed inattuale. Ebbene oggi che la Convenzione è vigente, essa si rivela o meglio si conferma così carica di potenziale esplosivo contenzioso, che in alcune zone, ad esempio nel Mediterraneo dove non c'è spazio per tutti, nessuno ha osato pretendere di renderla operante.

Per una certa parte, lo ha fatto in maniera impropria, unilaterale ed arrogante Gheddafi, annettendosi per cominciare il Golfo della Sirte. Le conseguenze sono sotto i nostri occhi: è bastato che una linea venisse arbitrariamente tracciata sull'acqua, perché essa diventasse una "linea della morte".

Quando le sedici Nazioni che si affacciano sul Mediterraneo decideranno di misurarsi su questo terreno, si produrranno almeno altrettanti motivi di contesa e di scontro, per di più di difficilissima composizione visti gli enormi interessi in gioco.

A quel mio predecessore rimane la consolazione di Cassandra, quella di dire "Io però l'avevo previsto"!

A questo proposito devo dire che è solo di una settimana fa il primo approccio ufficiale fatto da una Nazione mediterranea per ripartire in maniera bilateralmente concordata le acque d'altura secondo i criteri stabiliti per le Zone Economiche Esclusive dalla legge sul Diritto del Mare.

La cosa ci riguarda da vicino perché è la Tunisia che lo ha chiesto all'Italia. La nostra risposta è stata interlocutoria e intesa sostanzialmente a guadagnare tempo. Io non so quanto a lungo sarà possibile eludere la questione, senza incorrere nel rischio di una decisione unilaterale che questa volta potrebbe essere più cauta, meglio prospettata e perciò molto meno contestabile di quella fatta da Gheddafi per la Sirte. Sarebbe in ogni caso sconvolgente per i nostri pescatori ai quali potrebbe essere precluso di oltrepassare la mezzera del Canale di Sicilia.

Ma ci sono altri elementi che inducono a rivolgere al mare crescente attenzione.

Elementi che il presente ha ereditato dal passato e che il futuro erediterà inevitabilmente dal presente.

Il primo è la contrapposizione Est-Ovest.

Il caso più favorevole, ed a mio giudizio il più probabile è che tale contrapposizione rimarrà bloccata dalla dissuasione.

Se escludo, per lo meno da queste mie considerazioni odierne, l'altro caso, quello cioè più drammatico che la contrapposizione sfoci in un conflitto aperto fra i due blocchi, non è solo perché lo consideri meno probabile (se così fosse la mia sarebbe incoscienza) ma perché, se conflitto aperto ci sarà, esso non potrà essere che totale; un conflitto, cioè, che anche se iniziato in maniera convenzionale, non potrà che risolversi in uno scontro totale apocalittico, in cui nessuno si rassegnerà a soccombere prima di aver dato fondo a tutto il proprio potenziale.

Di certo rassegnati non sono i Paesi dell'Alleanza. La strategia della risposta flessibile non lascia adito a dubbi, se non quello del momento che sarà scelto.

Se guerra sarà, sarà la fine di tutto; sarà, come giustamente si sente dire, una

guerra senza vincitori, sarà veramente l'ultima.

Ciò premesso, torniamo allora all'attuale situazione di stallo, di non guerra, la condizione in cui l'umanità, è molto probabile, dovrà vivere per lunghi decenni a venire, sia pure auspicabilmente su livelli di guardia abbassati. D'altra parte l'effetto dissuasivo espresso dall'Occidente, già ora a livelli mai forse toccati in passato, dal momento in cui è venuta a mancare l'esclusività nucleare, si appresta a diventare sempre più persuasivo a seguito di un decisivo impulso delle nuove tecnologie, una strada sulla quale le Nazioni dell'Est stenteranno a tenere il passo, il che produce sintomi abbastanza chiari di maggiore disponibilità a trattare.

Dobbiamo certo mantenere le nostre Forze pronte per una improbabile guerra, proprio affinché essa — attraverso la dissuasione — rimanga un evento improbabile. Ma dobbiamo anche e soprattutto mantenerci pronti a fronteggiare il lungo e difficile convivere con la "non guerra" proprio affinché essa — attraverso una accorta gestione delle crisi — possa rimanere tale.

Quale impegno ci richiede, dunque, la "pace violenta" frutto della deterrenza?

Sui fronti terrestri, tutto rimane cristallizzato. I confini sono certi, ben delimitati e riconosciuti. Le armate si bilanciano, immobili, in uno statico confronto. Non uno scontro di pattuglie, non una scaramuccia di frontiera è mai avvenuta da oltre quarant'anni.

Negli spazi aerei, la vigilanza è attenta. Tutti i movimenti sono scrupolosamente controllati ed accuratamente seguiti. I voli militari usano con grande cautela gli spazi alleati ed internazionali. Non un aereo militare di un blocco ha violato lo spazio aereo dell'altro se non per un palese errore.

In mare, tutto è invece fluido e privo di confini; in mare non c'è certezza di diritto. Le flotte si compenetrano in una incessante attività. Ci si sorveglia, ci si controlla, ci si sorvola, ci si marca, ci si avvicina, talvolta molto pericolosamente, per uno scambio di segnali assai chiari di intimidazione o di forza. Sommergibili e unità di superficie sovietiche sono sempre al seguito delle portaerei statunitensi o inserite nelle nostre esercitazioni maggiori, in posizione idonea a sferrare ove occorre il primo colpo a sorpresa. In mare anche quando non si combattono guerre, si rincorrono crisi. Cuba, ad esempio, la prima grande crisi ad un passo dallo scontro nucleare, interamente gestita e risolta sul mare e attraverso il mare. La guerra del Kippur, che si risolse in meno di un mese, perché due flotte non stanziali, di oltre 100 navi ciascuna, si erano schierate l'una di fronte all'altra in posizione di combattimento.

Le acque del Mediterraneo, vale la pena ricordarlo, hanno una densità di navi da guerra (numero di navi per unità di superficie) che è quindici volte maggiore che in qualsiasi altro mare del mondo.

C'è poi quella che potremmo chiamare la crisi di ogni giorno, ormai tanto consueta che non la consideriamo più tale: ma è forse normale, ha forse smesso davvero di crearci preoccupazioni il fatto che missili sovietici, imbarcati su navi o su

sommergibili stazionino impunemente, anzi, nel loro pieno diritto, lungo le coste italiane? o che le acque di Capo Passero siano diventate un ancoraggio abituale della flotta combattente sovietica?

Mi sono riferito finora a crisi NATO, derivanti dalla contrapposizione dei due blocchi, che sembra abbiano scelto questo mare quale palestra di confronto, quale terreno per saggiare, con accettabile rischio, la determinazione dell'avversario.

Ma altro elemento tipico del Mediterraneo sono le crisi non-NATO. Da tempo, commentatori autorevoli sono unanimi nel considerare il Mediterraneo il punto di incontro dell'asse Est-Ovest tra i due blocchi e dell'asse Nord-Sud tra i Paesi industrializzati ed i Paesi in via di sviluppo. In tal modo, il Mediterraneo, nel mentre si offre come indispensabile terreno di cooperazione, diviene ogni giorno di più anche la sede di tensioni determinate da interessi economici e da ideologie contrastanti, da storiche divergenze dalla nuova dinamica dell'islamismo. Il contenzioso greco-turco, quello ben più drammatico tra il mondo arabo ed Israele, le tensioni tra Egitto e Libia, o tra Libia e Tunisia, e poi ancora Malta, i problemi della pesca, quelli che potranno sorgere dalle Zone Economiche Esclusive, non sono che alcune delle molteplici fonti di tensione e di preoccupazione. Il Libano, dove 5 000 uomini di 3 Nazioni a terra erano spalleggiati dal sostegno di altri 30 000 uomini in mare, e dal mare pronti ad intervenire; la recente crisi libica, che ha visto convergere nel Mediterraneo Centrale forze aeronavali di 6 Paesi, sono esempi concreti di quanto tali preoccupazioni siano fondate e motivate.

Per noi indiscutibilmente le crisi vengono dal mare e sia che si intervenga in difesa di interessi a carattere nazionale, sia che si operi come espressione di cooperazione europea, o nel quadro dell'Alleanza, la nostra azione passa sempre per il mare.

Mi accorgo che ho speso metà del tempo che mi è stato concesso per dimostrare una cosa ovvia: che c'è bisogno di una Marina!

Tanto ovvia, che lo ha capito anche chi non ha tutti i motivi che abbiamo noi per averla, anche chi del mare potrebbe fare a meno o che dal mare non subisce minaccia.

È questo il caso evidente dell'Unione Sovietica che, dopo lo smacco di Cuba, per pura volontà politica, ha compiuto con risultati sbalorditivi uno sforzo, che non sarebbe neppure immaginabile nel mondo occidentale, per dotarsi di una Marina e per assicurarsi affannosamente, e purtroppo con successo, basi di appoggio in tutte le zone calde del globo. L'ultimo successo in questo campo è stato il trionfale ingresso delle unità sovietiche a Tripoli, un evento recentissimo, le cui conseguenze non sono state ancora esplorate, un evento che la Russia aspettava da secoli e che avrà fatto fremere di compiacimento Alessandro il Grande nella sua tomba.

È come se di punto in bianco le armate del blocco orientale si fossero inserite o avessero trovato basi in Austria o in Jugoslavia. Non vi è dubbio che questo costituirebbe motivo di grande giustificato allarme e determinerebbe un radicale dete-

rioramento di situazione ed un aggravamento sostanziale della minaccia ipotizzabile ai nostri confini terrestri, che invece in questo momento possono beneficiare di vicini tanto ben disposti, quanto non era mai avvenuto dalla caduta dell'Impero Romano.

La Russia ha 1 728 navi da guerra; le sole combattenti assommano oltre 3,5 milioni di tonnellate; di queste, quasi 2 milioni di tonnellate solo di sommergibili!

In termini di tonnellaggio, due di quelle navi equivalgono alla nostra flotta.

Vediamo ora quali sono i fattori evolutivi che la tecnica moderna induce a considerare sempre più influenti per determinare la fisionomia delle marine del futuro.

Le armi intelligenti

Che siano lanciati da terra o dal mare i missili da crociera o balistici sono diventati molto precisi; essi oramai arrivano con la precisione di 40 metri; domani utilizzando la navigazione satellitare arriveranno con la precisione di 10 metri.

Non occorre essere profeti per dire che questo sarà il bombardamento del futuro, il più preciso e di gran lunga il più economico, il meno contrastabile. Cento di questi missili costano quanto dieci moderni bombardieri (senza contare i piloti) e possono produrre danni cento volte maggiori.

La spasmodica corsa verso gli "SS-20", i "Cruise" e i "Pershing" ne è la prova, senza contare i missili intercontinentali; così come ne è la prova la corsa a ricercare sistemi, quali la SDI o simili, atti a contrastarli.

Ma da marinaio vorrei far osservare che l'incredibile precisione raggiunta è assoluta, geografica.

Essi minacciano gravemente tutti gli obiettivi la cui latitudine e longitudine sono fisse e conosciute al momento in cui parte il colpo. I bersagli mobili, le navi per esempio, che devono essere localizzate e che possono percorrere da 20 a 50 km durante il volo, saranno meno direttamente minacciati.

Attualmente tali missili, che pure tanto tormentano i sogni di tutti, non sono utilizzabili contro navi che peraltro sono invece esposte ad altri tipi di missili, questi peraltro più facilmente contrastabili.

In un eventuale duello terra-mare, il mare uscirebbe rinforzato da questa tecnologia.

Alcune grandi Marine (per la nostra sarebbe velleitario e improprio solo pensarlo) ne hanno già tratto le conseguenze. La Marina è naturalmente interessata solo all'aspetto difensivo nei riguardi della minaccia che costituiscono per il nostro Paese missili di questo genere che sono in gran copia imbarcati sui sommergibili e sulle navi di superficie sovietiche che gironzolino in permanenza intorno alle nostre coste (come già dicevo, non è escluso che mentre noi ci preoccupiamo tanto degli "SS-20" dislocati in Ucraina, qualcuno di questi missili si trovi a meno di 20 miglia di distanza da quest'aula su di un sommergibile che nel pieno suo diritto indugia al

largo di Fiumicino). La difesa da questa minaccia, che è minaccia aerea, data l'assoluta non intercettabilità delle armi, non può essere fatta per ora che in un solo modo: distruggendo le postazioni di partenza, se a terra, o i loro vettori, se imbarcate.

Il fattore aereo

È indispensabile, a questo punto, sottolineare il rapido perfezionamento ed il continuo sviluppo del mezzo aereo, la cui importanza è tuttora crescente: al punto che tutto ciò che, nel mondo militare, poteva essere considerato terrestre o navale deve ora essere riguardato come aeroterrestre o aeronavale.

Il mezzo aereo migliora e migliorerà ancora le sue prestazioni.

Crescono la velocità, i raggi d'azione, il carico utile; di ciò si avvantaggia sia chi attacca, sia chi si difende; aumentano e si perfezionano le attitudini di alcuni velivoli a decollo corto o verticale; si fa sempre più apprezzabile il vantaggio che gli aerei hanno nel lanciare i missili dall'alto e con forti velocità iniziali, rispetto ai missili lanciati da terra e con velocità iniziale zero.

Tutto ciò rende inevitabile che anche il mare utilizzi l'aria sempre di più.

I miei lontani, lontanissimi predecessori si erano lanciati, con ardore, vorrei dire con temerarietà e certo con preveggenza, stimolata da un'esigenza fortemente sentita che la guerra ha poi drammaticamente confermato, si erano lanciati, dicevo, nel tentativo di utilizzare il mezzo aereo dalle navi, imbarcandolo e lanciandolo da rudimentali catapulte, persino dal ponte delle corazzate e degli incrociatori degli anni Trenta-Quaranta. Un tentativo vorrei dire patetico, soprattutto perché prematuro: la tecnica infatti non era all'appuntamento. Oggi la situazione è diversa ed ancor più lo sarà domani.

Con lo sviluppo della tecnica V/STOL, le unità portaeromobili sono diventate praticabili ed accessibili anche per marine come la nostra, per le quali sarebbero impensabili e velleitarie soluzioni classiche del tipo portaerei. Le stesse grandi navi mercantili, le portacontenitori e le grandi petroliere, potranno essere utilizzate come basi occasionali e di fortuna. Gli Inglesi lo hanno fatto alle Falkland. E alle Falkland gli Inglesi hanno stravinto, umiliando con trenta aerei imbarcati i duecento aerei basati a terra dell'Argentina.

Lo spazio e l'informatica

Spazio e informatica saranno altri due fattori, strettamente dipendenti tra loro che influenzeranno pesantemente il futuro degli uomini e quindi anche le loro contese. Solo due giorni fa, in questa stessa aula, il gen. Cottone ce lo ha brillantemente ricordato.

La loro disponibilità e la loro utilizzazione a fini militari contribuiranno a migliorare la flessibilità delle forze marittime ed il vantaggio che esse presentano rispetto

alle altre forze vincolate allo schieramento sul terreno.

L'occhio dei satelliti sarà sempre più in condizioni di percepire ogni minimo particolare, specie delle strutture fisse, aumentandone la vulnerabilità. Nel contempo, grazie all'uso dei satelliti le comunicazioni e lo scambio di informazioni terra-mare e mare-mare saranno non solo sempre più certe ed immediate, ma non più intercettabili; si renderanno così disponibili gli elementi necessari per elaborazioni e rappresentazioni informatiche che ci aiuteranno a percepire ciò che è insolito, cioè la presenza del nemico anche in situazioni operative complesse, ed estese, come quelle navali.

Strategie operative

L'antica dualità nell'uso del potere marittimo, che le Scuole di Guerra solevano unificare nell'unica definizione "usare liberamente le proprie vie di comunicazione ed interdire al nemico l'uso delle proprie", si esprime oggi assai più sinteticamente in una semplice alternativa: dobbiamo mirare ad ottenere il controllo del mare o al *sea denial*, cioè ad impedirne l'uso al nemico? È una scelta di fondo questa che deve essere fatta, perché caratterizza la fisionomia della marina cui tendere.

Per l'Occidente, per l'Europa, per l'Italia, non possono esservi dubbi nella scelta. Un'Alleanza per la quale l'uso del mare rappresenta la materializzazione della propria coesione politica e militare, una Nazione che riceve dal mare la massima parte di ciò che è essenziale per il proprio sostentamento, non possono che perseguire il controllo del mare.

Il *sea denial* è invece la strategia naturale per chi, come il nostro potenziale avversario, non ha necessità di usare il mare e può trarre vantaggio dall'impedirne l'uso da parte nostra.

Occorre poi considerare che una strategia di controllo del mare difende implicitamente anche il territorio da provenienze minacciose via mare. A questo proposito basti una considerazione: nel corso dell'ultimo conflitto le svolte importanti e spesso decisive sono state segnate da sbarchi in grande stile. Così in Pacifico, così in Europa (in Sicilia, in Provenza, in Normandia).

Ebbene nessun uomo sbarcato è stato mai ricacciato né sulla battaglia né altrove, e il motivo è molto semplice: nessuno si è mai sognato di tentare uno sbarco senza essersi prima assicurato il controllo del mare e del cielo sovrastante.

La distruzione della flotta americana a Pearl Harbour permise ai Giapponesi di conquistare tutto il Sud-Est asiatico; il ritorno in forza della ricostruita flotta statunitense produsse quella spettacolare avanzata sull'oceano che portò il conflitto a conclusione senza una sola, grande battaglia terrestre.

Ma per il controllo del mare occorrono molte forze, direi in rapporto di 10 a 1 rispetto a chi vuole interdirlo e che, per farlo, può scegliere il luogo, il momento ed il modo più convenienti. Se su terra l'attaccante deve assicurarsi un rapporto di

forze di 3 a 1 rispetto al difensore, sul mare capita esattamente l'opposto: basta un sommergibile per decimare un convoglio, ma non bastano 10 navi, ed elicotteri, o aerei per proteggerlo. Basta sapere che due sommergibili o 10 aerei nemici siano liberi di operare sulle rotte di interesse, per costringere a proteggere tutto il traffico con enorme dispendio di forze.

Una strategia di *sea control* è quindi estremamente impegnativa.

Si può realisticamente dire che l'Italia non potrà mai giocare da sola un ruolo mediterraneo; potrebbe farlo forse una Marina europea o ancora meglio la coalizione delle Marine dell'Alleanza.

Certo, abbiamo degli Alleati.

Certo, vi sono altre marine amiche che perseguono un analogo obiettivo. Ma non dobbiamo cullarci in eccessivi ottimismo: ad esempio, la Spagna ha chiaramente orientato la struttura delle sue forze navali al solo asse Canarie-Gibilterra, e la Francia, che mantiene in Mediterraneo le sue portaerei per esercitare la sua influenza in pace, prevede di spostarle in Atlantico, in guerra, in quanto saranno i suoi porti atlantici, e non certo quelli mediterranei, i terminali del suo traffico di rifornimento.

Ma a questo punto occorre realismo, ed il realismo ci conduce a considerare le risorse che il nostro bilancio può dedicare. La domanda è: potremo permettercelo, o meglio fino a che punto potremo permettercelo?

Le restrizioni di bilancio ci portano alla necessità di definire delle priorità: del resto una pianificazione che non tenga conto di costi e priorità, non ha più interesse di una lettera a Babbo Natale.

Con i soli costi, ma senza priorità, la pianificazione non ci aiuta a decidere più di un catalogo del "Postal Market".

È per questo che nelle altre considerazioni che mi appresto a svolgere, non troverete un programma navale, neppure abbozzato.

Una programmazione di questo genere non è responsabilità dei marinai. La programmazione deve tener conto dei risvolti finanziari, industriali, deve coordinare energie di varia natura. Essa è quindi una responsabilità di politica generale della difesa e naturalmente interforze.

Ma un marinaio può, senza uscire dalla sua sfera di competenza, proporre che le priorità siano così orientate:

- accordare ai mezzi navali e aeronavali una importanza corrispondente all'importanza che il mare ha per la Nazione;
- a parità di capacità di spesa, investire più nei mezzi mobili che nei mezzi fissi (per l'Esercito ad es., illuminata è, a mio giudizio, la decisione di privilegiare la mobilità);
- tenere in gran conto l'importanza crescente del fattore aereo nella lotta sul mare;
- mirare a uno strumento navale che, pur pienamente integrabile ed integrato nello schieramento alleato (europeo e NATO), abbia altresì una fisionomia armonica ed

equilibrata, anche considerato di per se stesso e nel quadro dello strumento militare nazionale;

— tenere nel dovuto conto le dimensioni della zona di diretto ed indiretto interesse, e del particolare contributo che lo strumento navale può dare alla gestione politica, prima ancora che militare, della pace e delle crisi, dando di conseguenza priorità alle comunicazioni, al trattamento rapido delle informazioni, alla capacità di durare nel tempo, anche in pace;

— tenere nel dovuto conto il risvolto industriale nazionale, che non può, entro certi limiti, non influenzare alcune scelte.

L'accento all'aspetto industriale, mi induce a fare qualche considerazione che ritengo applicabile non solo alle navi, ma anche agli altri armamenti terrestri ed aerei. Il costo del materiale militare, in particolare i costi unitari, tendono ad aumentare più in fretta delle risorse della Nazione.

A ciò concorrono non solo e non tanto i fenomeni inflazionistici, ma anche le inarrestabili accelerate mutazioni tecnologiche che inducono ad inseguire livelli di perfezionamento e sofisticazione crescenti.

Ciò vale per i carri armati, per le navi, per gli aeromobili.

Si innesca così un ciclo chiuso che, se non controllato, può avere effetti perversi.

Se un aereo o una nave o un carro armato costano di più si è costretti a costruirne di meno; se se ne costruiscono di meno, il costo unitario tende ad aumentare; alla fine, se il processo non viene dominato, ci si ritrova con tre navi, dieci aerei e trenta carri armati che saranno meraviglie e gioielli della tecnica e dell'arte navale, terrestre ed aeronautica, ma non costituiscono una flotta, un esercito, un'armata aerea e insieme non costituiscono uno strumento militare. Per di più la ricerca dell'affidabilità, che sta così a cuore ai militari aggrava il fenomeno: meno mezzi si costruiscono più devono essere affidabili e dunque ancora più cari.

Se non si pone un certo argine a queste tentazioni di tipo, vorrei dire, consumistico, si fanno aleatorie e fragili scelte tattiche che non tengono nel dovuto conto la quantità dei mezzi e la capacità di durare nel tempo. Forse sarà inevitabile che dovremo contentarci di meno brigate, di meno navi, di meno aerei, ma certo non potremo valicare limiti, al di sotto dei quali c'è la totale incapacità di assolvere la missione.

Per di più nel nostro caso non possiamo contare sui meccanismi regolatori del mercato, in quanto ci troviamo generalmente di fronte ad un monopolio bilaterale: — da un lato un solo cliente, lo Stato, o se vogliamo gli Stati Maggiori; — dall'altro un solo fornitore, il costruttore, generalmente un solo costruttore date le dimensioni della fornitura e gli elevatissimi livelli di specializzazione richiesti.

Fra i due sta il tramite tecnico-amministrativo delle Direzioni Tecniche competenti.

Considerando la terna Stati Maggiori, ufficiali ingegneri delle Direzioni Tecniche

e costruttori, terna dalla cui cooperazione sortiscono i nostri armamenti, si rileva che:

— il costruttore ha una spiccata comprensibile tendenza ad elevare la qualificazione e la competitività tecnica e con esse il prezzo unitario dei suoi prodotti, dimenticando a volte che ciò non aumenta la sua cifra di affari dato che, essendo la domanda globale della Difesa ancorata a un tetto invalicabile di risorse, l'aumento dei prezzi unitari produce inevitabilmente una diminuzione del numero degli oggetti venduti;

— l'ingegnere con le stellette, mosso com'è e come è giusto che sia, da encomiabile furore tecnico, è portato anch'egli a privilegiare le brillanti scelte tattiche nel senso che dicevo prima.

Unici sensibili ad una dimensione strategica, cioè a dare il giusto valore alla quantità, alla affidabilità ed alla capacità di durare delle forze e dei mezzi acquisibili e non solo al fascino di brillanti soluzioni tecniche, sono gli Stati Maggiori.

Che il Cielo li assista nelle loro scelte.

Ma non soltanto il Cielo.

Le scelte sarebbero ancora facili se potessimo limitarci a decidere in quale modo raggiungere le prestazioni necessarie per soddisfare l'esigenza (*design to performance*).

Dobbiamo invece decidere cosa fare per un costo prestabilito (*design to cost*) che, lo sappiamo già, non ci consentirà di soddisfare tutte le esigenze, ma solo alcune ed in misura limitata.

Saremmo irresponsabili se ci limitassimo a confidare nel pur indispensabile aiuto del Cielo. Dobbiamo avvalerci invece di tutti gli strumenti tecnici e scientifici che possono assisterci.

Innanzitutto, una rigorosa analisi di costo e di efficacia. È un metodo che sta da tempo alla base di tutte le scelte nel mondo economico e industriale, e del quale nessuna azienda può fare a meno se vuole conservare competitività.

Anche le Forze Armate, pur non dovendo sottostare ad una vera e propria competizione economica, devono avvalersene a fondo. Certo è assai più difficile, per sistemi così complessi come i nostri, determinare il valore del costo; ma soprattutto, è assai più difficile determinare il valore dell'efficacia che, nel mondo militare, non è soltanto quantitativa e risente di un gran numero di fattori imponderabili: ad esempio, il valore in termini di deterrenza, l'aggiunta di efficacia che può derivare dalla determinazione dell'uomo che combatte; inoltre, non sempre l'efficacia può essere misurata — o prevista — prima che si giunga all'impiego effettivo in combattimento.

Quindi, il costo/beneficio è un'analisi essenziale, ma non può essere la sola, come insegnano importanti esperienze storiche di altri Paesi.

Occorre quindi un ulteriore strumento di scelta, che è quello del *military judgement*, che, meglio del costo/beneficio può tener conto dei fattori non quantitativi

che hanno tanto peso nelle cose militari; un giudizio fatto d riflessione approfondita sulle proprie esperienze, di analisi delle esperienze altrui, di accorta valutazione di tutti i parametri militari.

Ma tutto questo sarebbe ancora insufficiente se le analisi militari non potessero avvalersi di una ben definita cornice di orientamenti politico-militari. Infatti il militare, che opera le scelte di tipo prevalentemente tecnico-operativo, deve potersi riferire a criteri di fondo, definiti sul piano politico.

Nel delineare questa cornice di criteri, che aiuta ad individuare i compiti le priorità, gli indirizzi, gli obiettivi a cui tendere, un deciso passo avanti nelle Forze Armate italiane è stato fatto, a mio giudizio, individuando e definendo missioni interforze (*).

Si tratta di un approccio nuovo al problema della difesa italiana, che può costituire l'elemento centrale di un nuovo modello di difesa. È un approccio che vale, come tutti gli strumenti, per l'uso che se ne fa.

Sta di fatto che le missioni interforze rappresentano il primo fondamentale spaccato della missione globale assegnata allo strumento militare italiano, indicano i risultati parziali ma confluenti da conseguire, offrono chiari spunti per desumere i compiti operativi discendenti e di conseguenza i mezzi necessari per assolverli.

Esse danno ancora, tanto chiara da risultare ovvia, l'indicazione di chi deve sostenere, per ciascuna di esse, la responsabilità prevalente e di chi è invece chiamato a concorrere.

Esse infine offrono un potente strumento per determinare, dosare e variare le priorità in un ricorrente puntuale riscontro con un quadro di situazione nel quale in continuazione variano le forme di minaccia da contrastare, le probabilità e la frequenza con cui esse si manifestano, le conseguenze e i rischi connessi con eventuali parziali o totali inadempienze.

Ciò eviterà il pericolo maggiore al quale, a detta di molti critici, gli apparati militari sono maggiormente esposti: quello di prepararsi a combattere la guerra passata o quello di rimanere a presidiare il deserto dei Tartari.

In definitiva io credo che un'attenta lettura delle missioni interforze insieme con l'adozione dei quattro principi base: la dissuasione, la difesa avanzata, l'integrazione interforze e l'efficienza tecnologica, fornisca a chi deve operare le scelte militari, i criteri per fare ed aggiornare ricorrentemente le scelte che sono alla base di ogni flessibile programmazione operativa finanziaria e degli approvvigionamenti.

Ma come "leggere" le missioni interforze? La lettura sembra abbastanza semplice

(*) Esse sono: 1ª Misione - Difesa a Nord-Est; 2ª Missione - Difesa a Sud e alle linee di comunicazione marittime; 3ª Misione - Difesa Aerea; 4ª Missione - Difesa operativa del Territorio; 5ª Misione - Azioni di pace, di sicurezza e di protezione civile; 6ª Missione - Sostegno logistico-tecnico.

Per maggiori particolari, vds. *Libro Bianco della Difesa 1985* e R.M. marzo 1985, pag. 116 (NdR)

se ci si riferisce al caso di un conflitto maggiore generalizzato tra NATO e Patto di Varsavia, che comporterebbe il pieno impegno di tutte le nostre capacità militari e civili. Ma questo non basta. Esistono, come abbiamo visto, ben altre situazioni per di più contraddistinte da un alto grado di probabilità che possono richiedere alle Forze Armate un impegno saltuario o continuativo, il cui assolvimento è altrettanto importante e complesso che nel caso di guerra generale.

Vi è innanzitutto la situazione del tempo di pace, nelle condizioni di piena normalità nelle quali auspichiamo di poter vivere. Potrebbe sembrare inutile parlarne, in quanto la pace di per sé esclude l'impiego della forza. Tuttavia ciò che le Forze Armate devono fare in tempo di pace è determinante per stabilirne la struttura: d'altra parte, la pace è il periodo più lungo nel quale un mezzo o strumento militare dovrà vivere, oltre al fatto che costituisce l'obiettivo stesso della sua esistenza.

Occorre poi analizzare come si caratterizzano le missioni interforze nello spettro delle possibili situazioni di crisi, che, come abbiamo già visto nella prima parte di questa conferenza, costituiscono l'evento militare che presenta il maggior grado di probabilità.

In sintesi, dobbiamo analizzare una matrice che rapporti le cinque missioni da assolvere alle tre situazioni o condizioni fondamentali: la pace; la tensione e la crisi; il conflitto generale. Ciò naturalmente avendo bene in mente che non si tratta di tre situazioni tra di loro isolate o isolabili: al contrario, vi saranno molte interdipendenze, prima fra tutte quella che le tre situazioni possono essere considerate tre diversi istanti di un'unica evoluzione nel tempo.

Avviandomi alla conclusione di questa mia presentazione, passerò rapidamente in rassegna le missioni interforze. Lo farò naturalmente con prevalente riferimento all'impegno operativo specifico che esse richiedono alla mia Forza Armata, adottando il sistema di lettura — pace, crisi, guerra — di cui ho appena parlato, un sistema di lettura che caratterizza in maniera anche notevolmente diversa le missioni in termini di risultati da perseguire, in termini di probabilità che accadano gli avvenimenti scatenanti, in termini di grado di integrazione richiesta con le forze dell'Alleanza.

Le missioni interforze in tempo di pace

In tempo di pace per tutte le missioni vi sono i compiti fondamentali della preparazione delle forze, del mantenimento dell'efficienza e dell'addestramento di base che impegnano in egual misura le tre Forze Armate e che naturalmente hanno un rilevante effetto dissuasivo.

Vi è poi la necessità di conseguire e dimostrare la capacità delle forze ad operare, non soltanto nell'ambito nazionale, ma anche in un quadro integrato di cooperazione con le forze dei Paesi alleati.

Tale esigenza di integrazione è particolarmente sentita, nell'ambito della 2^a missione, per tutte le forze che vi concorrono ed in special modo per quelle navali, la cui integrabilità operativa con reparti alleati deve essere totale: stessa dottrina di

impiego delle forze, stesse tattiche, stesse procedure, stesso addestramento.

Sussiste inoltre, nelle prime tre missioni, il compito continuativo della raccolta di informazioni e del controllo dei movimenti del nemico, con l'obiettivo di percepire i segnali di crisi al loro primo insorgere; quel compito che nel linguaggio navale definiamo sinteticamente "sorveglianza". È questo un compito assai importante che presenta anch'esso diversi gradi di impegno. Nella difesa a Nord-Est può essere assolto con i soli sistemi informativi e non comporta, normalmente, il diretto impiego delle forze. Nella difesa aerea del territorio è già rilevante, in quanto richiede di mantenere sotto controllo lo spazio aereo monitorizzando con i radar di scoperta tutti i voli notificati; richiede il diretto impiego delle forze quando qualche traccia devia dai percorsi prestabiliti.

Nella difesa a Sud, esso rappresenta, al tempo stesso, un metodo di raccolta di informazioni, un fattore di dissuasione ed un elemento di difesa avanzata; ci deve consentire di conoscere quali sono le reali capacità del nemico, di controllare i suoi movimenti, di prevenire le sue intenzioni, di renderlo consapevole che non potrà coglierci di sorpresa; di percepire con il massimo possibile anticipo anche i più tenui segnali di crisi. È, come si può ben comprendere, un compito di elevato impegno, che assorbe continuamente aliquote assai significative di forze, essendo molte le unità avversarie da seguire, elevata la loro mobilità, notevole la loro capacità di manovra occulta e di evasione, soprattutto per i sommergibili.

Ed infine possiamo inquadrare nella missione di difesa a Sud un compito specifico ed esclusivo della Marina, quello riferito alla vigilanza sulle attività economiche in mare, che già oggi svolgiamo nella particolare forma della "vigilanza pesca".

Quale sia il potenziale contenzioso da cui questo compito discende, l'ho già illustrato all'inizio della conferenza. A questo punto aggiungerò soltanto che la vigilanza nella sola zona contesa del cosiddetto "mammellone" — percentuale minima di quella che potrebbe diventare la Zona Economica Esclusiva italiana — impegna tutto il nostro naviglio costiero ad uno sforzo che da solo è pari a circa il 20% dell'attività totale della Marina Militare. È facile dedurre da questo quale potrebbe essere il nostro impegno se, ad esempio, lo sfruttamento delle risorse del fondo dovesse far nascere contese su altre aree.

Per la 5ª missione, che per sua stessa definizione si caratterizza come missione di pace e sicurezza, prima che di difesa, le occasioni di impegno effettivo saranno occasionali, ma se ci basiamo sull'esperienza degli ultimi quattro o cinque anni, sicuramente frequenti: basti pensare alla UNIFIL (°), alla Forza Multinazionale del Sinai (°°) all'intervento in Libano, allo sminamento del Mar Rosso. Queste operazioni, che gravano in varia misura e percentuale sulle diverse Forze Armate, in rap-

(°) UNIFIL (United Nations Intervention Force in Lebanon); nel suo ambito operano reparti di elicotteri italiani, tra cui elicotteri della Marina Militare (NdR)

(°°) Nell'ambito della quale operano unità navali da pattugliamento italiane. (NdR)

porto alla loro natura, hanno a fattor comune l'impegno, sempre percentualmente assai elevato e talvolta esclusivo delle Forze Navali: fu operazione navale il Mar Rosso, lo è il Sinai, e lo stesso Libano vide impegnate rilevanti aliquote di navi ed in alcuni periodi l'intera Squadra Navale.

Per quanto riguarda la protezione civile infine, che rientra nella 5ª missione, a fianco del prevalente concorso che generosamente il nostro Esercito ha sempre fornito ed è pronto a fornire, prezioso e di rilievo può risultare quello che l'Aeronautica e la Marina mettono senza riserve a disposizione.

In questo quadro la Marina Militare sarà, fra un paio d'anni, chiamata a gestire una unità navale che il Ministero della Protezione Civile ha appositamente commissionato, forse ricordando che in fondo il primo mezzo usato per la protezione civile è stata l'Arca di Noè.

Le missioni interforze in situazione di tensione o di crisi

Esaminiamo ora in che modo vengono a modificarsi i compiti necessari per l'assolvimento delle missioni interforze, quando dalla normale situazione del tempo di pace si passa ad una situazione di tensione o di crisi.

Innanzitutto, la stessa ambiguità tipica della situazione di crisi, che non è più normale situazione di pace, ma neppure guerra, impone di continuare ad assolvere tutti i compiti del tempo di pace.

Così è per l'addestramento, così per la "sorveglianza", così per la "vigilanza pesca", così è forse con più accentuata probabilità, per le azioni di pace e di sicurezza della 5ª missione.

La prima missione sarà interessata a modifiche di compiti nel solo caso, peraltro improbabile, che la crisi investa direttamente la frontiera del Nord-Est, o che, pur sviluppandosi in altre aree, sia di tale gravità ed estensione da far prevedere un imminente attacco ai nostri confini. In tal caso, potranno assumere carattere preminente compiti di preparazione delle forze quali il rischieramento e la mobilitazione. La 3ª missione vedrà aumentare anche notevolmente le esigenze di controllo dello spazio aereo, di potenziamento delle capacità di scoperta e di reazione avanzata, soprattutto contro le provenienze a bassa e bassissima quota. In tale quadro emergerà assai probabilmente, come è stato peraltro già dimostrato dall'operazione "Girasole", un'esigenza di impiego di unità navali per integrare ed avanzare il dispositivo di scoperta e contrasto.

Nella 4ª missione potrà rendersi necessario l'allertamento e l'impiego della Forza di Intervento Rapido ed il suo eventuale ripiegamento, via mare o via aerea.

Nella 2ª missione, occorrerà prevedere in ogni caso un sensibile incremento delle attività di sorveglianza, delle quali dovrà essere accentuato il carattere informativo e dissuasivo; inoltre occorrerà prevedere spiegamenti e permanenze di Forze, nell'area della crisi, di entità commisurata con le caratteristiche della situazione e con la volontà del Governo di dimostrare maggiore o minore coinvolgimento; potrà infi-

ne essere necessario "anticipare" alcune operazioni tipiche del tempo di guerra, quali il controllo e la protezione del traffico, la verifica della libera agibilità dei porti rispetto alla minaccia di minamento.

Un esempio tipico di impiego delle forze e di assolvimento delle missioni interforze ci viene dall'operazione "Girasole". Tale operazione ha infatti coinvolto forze interessate alla 2^a, alla 3^a ed alla 4^a missione, richiedendo ridislocazioni ai reparti terrestri ed aerei per migliorare la difesa del territorio e la difesa aerea, nonché il coinvolgimento, per alcuni mesi, di una aliquota assai elevata della flotta: circa l'80% delle unità pronte per provvedere al "controllo del mare" nell'area interessata dalla crisi e per fornire i necessari concorsi.

Le missioni interforze in tempo di guerra

Nei documenti di pianificazione NATO, l'esposizione dei provvedimenti del tempo di guerra inizia normalmente con le parole: "Qualora la dissuasione fallisca...", evidenziando che lo scoppio delle ostilità, indipendentemente dal loro esito, sarebbe in ogni caso un "fallimento" del ruolo e del compito primario delle Forze Armate della NATO.

In tale deprecabile ipotesi, il criterio prevalente, tra i quattro che devono ispirare il nostro modello di difesa, sarà quello "della difesa avanzata": avanzata, appunto, nell'immediatezza temporale, nell'estensione spaziale, nell'impostazione concettuale di ripresa dell'iniziativa.

L'impiego delle forze sarà massiccio e totale in tutte le prime tre missioni, mentre è auspicabile che possa restare potenziale nella 4^a.

Potremmo ora addentrarci in un esame dettagliato di ciascuna missione, e analizzare i diversi compiti da assolvere in guerra.

Potremmo dilungarci sulle possibili direttrici dell'attacco sul Nord-Est, oppure sul numero di velivoli che potrà affrontare, in ogni raid, la nostra Difesa Aerea; oppure ancora, valutare le contrastanti, contemporanee esigenze del *sea control*, della protezione del traffico marittimo, del sostegno alle forze di ritorsione alleate (i gruppi portaerei statunitensi) che costituiscono i principali compiti nell'ambito della difesa a Sud.

Ma ognuno di questi temi è già ampiamente trattato in tutte le pianificazioni operative e delle forze, è stato abbondantemente discusso e dibattuto in innumerevoli, autorevoli sedi, ed è infine così ben noto a tutti Loro che trattarne ancora potrebbe arrecare soltanto un inutile tedio.

Preferisco evitarlo, e sottolineare soltanto, assai brevemente, l'indicazione principale che si trarrebbe da questa analisi: che cioè la difesa avanzata impone forze di elevata mobilità e privilegia quelle che più di altre sono in grado di proiettare la loro azione in profondità, di spostare verso il nemico la linea di difesa, di imporre al nemico il momento e il terreno dello scontro.

Mobilità, autonomia, profondità, proiezione: per il tempo di guerra, al termine del nostro viaggio tra le missioni interforze, troviamo abbastanza bene evidenziati alcuni dei criteri guida cui ispirare le nostre scelte, quei criteri alla cui ricerca ho dedicato l'ultima parte delle mie riflessioni. Altri criteri sono emersi attraverso l'esame delle missioni in periodi di pace o di tensione: capacità di fornire una risposta graduata e commisurata; capacità di schierarsi e di permanere autonomamente nelle zone del Mediterraneo ove si materializzi una situazione di crisi; capacità di sostenere indefinitamente un impegno assai elevato; capacità di conservare al massimo grado il proprio potenziale offensivo anche dopo aver sostenuto un lungo, estenuante impegno preliminare.

Non ho certo la pretesa di aver esaurito l'argomento — oltretutto le mie considerazioni hanno un prevalente sapore di sale —. Ritengo però che procedendo su questa via, mettendo a fuoco anche altre angolazioni da me trascurate e non approfondite, si potrà pervenire alla definizione di un modello di difesa che permetterà di ben orientare le scelte, e di conseguenza le risorse, verso il tipo, la qualità e la quantità dei mezzi necessari.

Sono in altre parole convinto che le missioni interforze se ben utilizzate non tradiranno la nostra attesa e che esse portino in sé la risposta a molti dei nostri quesiti; certo, occorre accettarne coraggiosamente e senza pregiudizi le novità e gli insegnamenti, ed essere pronti a riconoscere che il modello finora seguito, un modello tutto incentrato sullo scontro totale tra i blocchi, potrebbe risultare non più adeguato a fornire risposte esaurienti ad un futuro che sempre più si caratterizza come un futuro di pace violenta, di tensioni ricorrenti, di episodi di crisi, per i quali la deterrenza classica non basta: occorre anche e soprattutto la capacità di gestire la pace e la crisi.

Considerazioni finali

Sono così giunto al termine di questa mia esposizione, alla quale non ho voluto dare il consueto carattere di conferenza ma proprio, come dice il titolo, quello di una riflessione. Cosa che, d'altra parte, ben si addice a questo Istituto, dove non si giunge per apprendere delle verità ma per concorrere a formare delle idee, a sviluppare il nostro pensiero militare.

Pertanto, in accordo con il carattere di riflessione di quanto ho detto finora, mi asterrò dal trarre delle conclusioni, lasciando piuttosto che ciascuno di Loro pervenga ad una conclusione, secondo la propria esperienza, la propria sensibilità, la propria percezione del futuro.

Mi limiterò a ripercorrere brevemente i temi che hanno fatto da spunto alle mie riflessioni.

Dapprima, la crescente importanza del mare negli scenari del futuro, per la continua crescita dei traffici, per il sempre maggiore sfruttamento del fondo marino

come fonte di ricchezza che dovrà essere faticosamente ripartita, per la sua natura di arena ideale della deterrenza e della gestione della crisi.

Ho poi elencato quelli che a mio giudizio sono i fattori evolutivi che più influenzeranno il futuro delle forze militari: le armi intelligenti, che porteranno a privilegiare sopra ogni cosa la mobilità delle forze; il fattore aereo, che ci porterà a dover pensare sempre e soltanto in termini aeroterrestri ed aeronavali; l'impatto delle tecniche spaziali e dell'informatica, la scelta di una strategia marittima di *sea control*, che il nostro Paese e tutto l'Occidente non possono non adottare a causa della loro dipendenza dal mare.

Poi il problema delle risorse, del difficile bilanciamento tra qualità e quantità, della ricerca dei criteri — di alcuni, almeno, dei criteri — che devono guidarci nell'assegnare le priorità e che devono ispirare o orientare le nostre inevitabili difficili scelte.

Ed infine la mia convinzione che l'approccio attraverso le missioni interforze è appropriato per pervenire alla definizione di uno strumento militare nuovo, più agile e aderente alle necessità di un futuro dinamico, nel quale la gestione e la difesa della pace saranno per le Forze Armate almeno altrettanto impegnative della condotta di una — auguriamocelo — improbabile guerra.

Può darsi che qualcuno di Loro, dalla mia esposizione, abbia ricavato l'impressione di una certa insoddisfazione circa la consistenza dello strumento navale a fronte degli accresciuti compiti che deve sostenere in proprio e in concorso.

Se è così, posso solo dire che la loro impressione è esatta ed anzi la mia insoddisfazione si tramuta, spesso, se guardo al futuro, in vera e propria preoccupazione, una preoccupazione che, peraltro, non intacca la mia profonda fiducia nella capacità delle nostre Forze Armate. Esse, paradossalmente fortificate dall'abitudine a lavorare in un clima di cronica carenza di risorse, sapranno continuare a corrispondere alla sempre più pressante richiesta di pace e di sicurezza che viene dal Paese e sapranno cogliere e adeguare lo strumento militare alle rilevanti evoluzioni di situazione, di scenario e di minaccia che sono sotto i nostri occhi.



Il cacciamine *Castagno* durante le operazioni di scorta ai mercantili in navigazione nel Golfo Persico.

QUALE MARINA PER IL PROSSIMO DECENNIO CON LE ESPERIENZE DEL PIÙ RECENTE PASSATO

*Conferenza tenuta il 15 giugno 1989
al Centro Alti Studi della Difesa
dal Capo di Stato Maggiore della Marina
Ammiraglio di Squadra SERGIO MAJOLI*

L'argomento che mi accingo a trattare si colloca in ideale continuità con il tema da me svolto in questa sede lo scorso anno ed è al contempo legato, a mio avviso, al tema assegnato ai frequentatori della 40ª sessione là dove si parla di "accantonamento di materie prime e loro rifornimento dall'estero".

Come già mi augurai l'anno scorso, anche oggi spero che quanto dirò possa fornire un utile contributo di pensiero e possa arricchire il dibattito generale in materia di difesa, così vivo al momento attuale.

Stiamo assistendo e partecipando infatti alla ricerca delle condizioni per una pace più stabile nella sicurezza, protesi nel non indifferente sforzo di pervenire ad una nuova concezione di difesa, a fronte della rapida evoluzione di situazione cui stiamo assistendo ormai da qualche tempo.

Se gli esiti del profondo sconvolgimento che investe l'intera parte nord-orientale del globo sono ancora incerti, già tangibili sono, invece, alcuni degli effetti che esso ha prodotto sul mondo occidentale.

Essi si ripercuotono in particolare su una comunità — quella atlantica — che giorni orsono ha celebrato i 40 anni dalla sua fondazione e che sempre più vivamente si interroga sulla strategia da adottare per il superamento delle tensioni con il blocco contrapposto a livelli minimi di armamento e in condizioni di reciproca sicurezza.

A questa prospettiva, che indubbiamente trova l'opinione pubblica in un atteggiamento di comprensibile, fiduciosa aspettativa ed alla quale dedicherò la prima parte del mio intervento si contrappone, contraddittoriamente, un altro aspetto.

Chiusi infatti, o forse solo sopiti, alcuni conflitti regionali che più o meno direttamente hanno interessato l'Europa meridionale (Iraq-Iran, Ciad, Afghanistan, Angola, ecc.), nulla sostanzialmente è cambiato nella regione in cui maggiormente si concentra l'attenzione del nostro Paese.

Mi riferisco alla situazione mediterranea e, più in generale, ai rapporti Nord-Sud che, come sembra attestino i fatti stessi, mantengono la loro endemica condizione di criticità.

Una panoramica anche superficiale — simile a quella che quotidianamente si legge sulle pagine dei giornali, e vorrei aggiungere troppo spesso sulle prime pagine — fa comprendere abbastanza compiutamente il quadro della situazione.

In Medio Oriente, mentre i Palestinesi continuano a morire, si è ulteriormente accanita l'opera di sistematica distruzione dello Stato libanese, quasi a volerne accelerare il dissolvimento in vista di una non improbabile annessione da parte di qualche confinante.

Inquietanti segnali provengono da alcuni Paesi rivieraschi i quali proseguono indisturbati nei loro programmi di potenziamento militare, di gran lunga esuberanti rispetto alle proprie legittime esigenze di difesa e sicurezza.

La Marina sovietica continua a consolidare le proprie posizioni nel bacino, mediante l'acquisizione ed il potenziamento di alcune basi navali che ne esaltano le caratteristiche di stanzialità e ne incrementano le potenzialità operative.

Greci e Turchi mantengono fra loro un sordo contenzioso sulla legittimità dei rispettivi confini a mare, ponendo condizionamenti sulle acque dell'Egeo.



Il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Sergio Majoli in occasione della consegna della bandiera di combattimento al battaglione "San Marco".

In questo contesto si pone il mio tentativo di dare, se pur sinteticamente, una risposta al quesito di cosa dovrebbe essere la Marina nel prossimo decennio per corrispondere ad un'esigenza che naturalmente non è solo della Forza Armata ma dell'intera Nazione.

È una risposta che ovviamente non si propone di entrare nei particolari ma, piuttosto, di individuare le linee di tendenza sulle quali impostare gli specifici programmi di adeguamento a medio e lungo termine dal momento che, è ben noto a tutti, uno strumento militare, e a maggior ragione quello navale, non si improvvisa, ed ogni suo progresso richiede tempi tecnici molto lunghi e pressoché incompri-mibili.

È per questo che l'individuazione degli obiettivi d'interesse del Paese che la flotta dovrà concorrere a perseguire — unitamente alle altre componenti della difesa, a sostegno della politica nazionale — richiede una visione quanto più chiara possibile di dette linee di tendenza almeno per i prossimi dieci anni. Richiede inoltre che vengano effettuate scelte ponderate e coerenti con la visione in prospettiva cui accennavo, scelte quindi anche coraggiose, fra virgolette. Naturalmente non pretendo che la difesa arruoli per la bisogna astrologi e chiromanti di chiara fama: vorrei solo tentare di impedire che si continui a dire dei militari che la loro attività è quella di prepararsi a vincere le guerre del passato con tecniche del presente e senza visione del futuro.

Ciò soprattutto in un momento come quello attuale, in cui si parla del progetto 2000, spesso indicato anche come nuovo modello di difesa.

Proprio perché nuovo, esso dovrebbe poter recepire quanto di nuovo si è consolidato in questo ultimo decennio, e tener conto dei cambiamenti che già si delineano all'orizzonte e delle conseguenze che da questi potranno derivare, non ultima delle quali un proporzionamento delle forze adeguato all'evolversi della situazione.

Ed allora passiamo in rapida rassegna la situazione internazionale e le relative prospettive di sviluppo.

Situazione ovviamente quale viene vista da un Paese eminentemente marittimo come il nostro che nel Mediterraneo e nei bacini ad esso strettamente legati trova spazio, non solo fisico, per garantire la propria sopravvivenza economica ed il proprio sviluppo sociale, nonché il contesto in cui indirizzare le attività di tutela dei propri vitali interessi, la maggior parte dei quali in comune con quelli dell'Europa e dell'Alleanza.

L'anno scorso, proprio in questa sede, nel valutare le possibilità di Michail Gorbaciov di far precedere la propria linea politica nei rapporti interni ed esterni dell'Unione Sovietica, esprimevo l'apprezzamento che egli fosse destinato a restare al potere molto poco o moltissimo, associando a quest'ultima ipotesi maggiori probabilità di realizzarsi rispetto alla prima.

Almeno per il momento, questa valutazione mi sembra abbia assunto veste di maggiore credibilità. Ad un anno di distanza, infatti, dobbiamo prendere atto che il Capo del Cremlino è andato — seppur tra mille difficoltà — progressivamente consolidando la sua posizione all'interno del mondo sovietico, spingendolo verso un sostanziale ammodernamento.

Al di là di una sapiente tecnica di promozione dell'immagine, Gorbaciov ha dato il via ad un'era di profondo cambiamento che l'Occidente non può né deve ignorare ma che piuttosto — e con la prudenza che conviene — deve a mio avviso incoraggiare per conseguire quella auspicata, reale e permanente distensione della quale tutti avvertiamo l'esigenza.

Fortunatamente le divergenze fra i membri della NATO, nonostante l'acceso dibattito cui si è recentemente assistito, riguardano più modalità negoziali che non le valutazioni sulla sostanza delle proposte di Gorbaciov.

Certamente il nuovo corso sovietico non nasce per caso o grazie all'aspirazione estemporanea di una emergente classe politica.

Il nuovo volto dell'URSS deriva dalla necessità di amministrare in modo più produttivo ed efficace lo Stato, la cosa pubblica, e di superare il tradizionale accentramento verticistico di quella società, uscendo così dal vicolo cieco di una economia altrimenti destinata verso un'inarrestabile spirale involutiva senza via di uscita.

D'altronde autorevoli commentatori già da tempo indicavano le difficoltà interne dell'URSS; difficoltà economiche e sociali che, nel complesso, rappresentavano i segnali premonitori di quella seconda rivoluzione russa che inevitabilmente prima o poi, doveva accadere con o senza Gorbaciov.

Il nuovo corso, essenzialmente imposto da una necessità di ristrutturazione interna realizzabile solo attraverso una diversa distribuzione delle risorse, ha come indispensabile corollario la normalizzazione dei rapporti esterni, con particolare riguardo alle Nazioni confinanti.

A conferma di ciò, la riapertura del dialogo con la Cina, con l'evidente volontà politica di porre una pietra su un passato tumultuoso che sovente ha visto i due colossi ai ferri corti, minacciosamente schierati l'uno contro l'altro.

Nonostante qualsiasi valutazione sulle conseguenze dei più recenti avvenimenti cinesi sia prematura, rimane il fatto che l'atteggiamento di spettatore alla finestra per ora assunto dall'URSS appare coerente con l'esigenza di non ripristinare tensioni sui confini orientali.

Altrettanto coerentemente ed in certa misura in parallelo con l'imprescindibile processo di un proprio consolidamento interno i nuovi dirigenti moscoviti si sono mossi verso un miglioramento nel clima di rapporti Est-Ovest.

In effetti, le due Superpotenze, più che in defatiganti trattative, sembrano ora impegnate in una gara per mantenere o recuperare l'iniziativa politica che permette ad una di esse di prospettarsi all'opinione pubblica mondiale, ma soprattutto al suo stesso interno, come la principale artefice di concreti, positivi progressi sulla strada della riduzione degli armamenti al livello più basso possibile.

Dopo la decisione di Gorbaciov di ritirare alcune divisioni sovietiche dall'Ungheria e da altri Paesi del Patto di Varsavia, il presidente Bush ha presentato una nuova posizione negoziale sulle armi nucleari strategiche ed ha palesato la volontà di ridurre del 10% le forze statunitensi dislocate in Europa.

Meno appariscenti, ma non per questo significativi, i risultati che, a parere degli esperti, si profilano per i negoziati di Vienna sulle armi convenzionali, ove entrambe le parti hanno presentato i rispettivi piani per la riduzione delle forze in campo.

Le due posizioni sono ancora distanti, ma a giudizio di molti non sono del tutto inconciliabili. Esse riguardano non solo le forze terrestri, poiché sembra che i negoziati tendano ad allargarsi alle componenti aeree destinate a fornire appoggio ai reparti in campo. In sostanza si delinea un superamento del piano presentato dalla NATO che, tra l'altro, è possibile preveda anche per l'Italia alcune riduzioni.

Tale prospettiva, accompagnata da sempre più estese forme di reciproco controllo, dà tangibile misura di come verrebbe a circoscriversi l'eventualità di un'offensiva a carattere improvviso, con conseguente sensibile aumento della reciproca sicurezza sui fronti terrestri.

D'altro canto lo stesso Gorbaciov ha recentemente e pubblicamente affermato la necessità di un cambiamento nel pensiero strategico sovietico: dottrina e schieramenti verrebbero a trasformarsi da offensivi in difensivi.

In altri termini, dopo 40 anni di cristallizzazione degli opposti schieramenti, si è avviato un processo che, in un futuro non lontano, potrebbe condurre ad un significativo abbassamento dei livelli di forze in campo.

Questa possibile linea di sviluppo discende certamente dall'attenuarsi di una contrapposizione ideologica tra Est e Ovest, ma soprattutto nasce, a mio avviso, dal fallimento della politica economica dell'URSS.

È per questo che Gorbaciov ha deciso di ricercare ogni possibile via per diminuire le differenze con l'Occidente, approfittando di un momento in cui lo Stato sovietico è ancora sufficientemente solido per adottare sostanziali cambiamenti di rotta e prima che la forza degli eventi e la pressione delle istanze sociali potessero finire per imporli.

Se la tensione nasce dalla diversità, ovvero dalla differenza di potenziale fra due poli di segno contrario, quando tale differenza si annulla, la fisica ci insegna che cade la tensione. Questo è quanto verosimilmente potrà avvenire se Gorbaciov riuscirà a proseguire nel processo di avvicinamento dell'URSS al mondo occidentale.

Se questa teoria della fisica è giusta, e non vi sono prove che non lo sia, la progressiva distensione in Europa sull'asse Est-Ovest porterà a far venire in luce in tutta la sua evidenza la latente tensione Nord-Sud e l'Italia diverrà sempre di più la propaggine estrema della linea di demarcazione che da Gibilterra al Golfo Persico separa due mondi, ciascuno dei quali caricato di grande potenzialità di segno contrario.

Se l'Europa, infatti, per il convergente effetto del Mercato Comune e della distensione nei rapporti con l'Est, tenderà a diventare sempre più prospera, i Paesi nor-

dafricani e del Medio Oriente, viceversa, sembrano destinati a procedere sulla via del benessere e del progresso economico in modo del tutto insufficiente.

Illustri commentatori asseriscono che, in un futuro non troppo lontano, a nord del Mediterraneo vi saranno ricchi sempre più ricchi, e a sud poveri sempre più poveri.

A tale dirompente fattore, conseguente ad una profonda differenza tra i livelli di vita europei, che sono attestati ben oltre lo stretto necessario, e quelli nordafricani, ben al di sotto del minimo indispensabile (in un impressionante rapporto di 7 a 1), si aggiungono poi gli effetti di uno sviluppo demografico che pone in essere una autentica crescente pressione verso il Nord.

Si sta aprendo forse, io ne sono convinto, si è già aperta, una nuova frontiera. Ne abbiamo avuto infatti ampia riprova con le numerose crisi che si sono succedute specie in questi ultimi anni; crisi che hanno chiamato lo strumento di difesa ad operare in veste prettamente nazionale a tutela degli interessi del Paese anche in aree esterne a quelle coperte dal trattato nordatlantico.

Ciò giustifica coloro che si domandano se la NATO, che è riuscita a costituire un valido baluardo nei confronti dell'Est, possa compiutamente farlo anche nei riguardi del confronto Nord-Sud.

La nuova frontiera cui prima ho accennato non è inoltre segnata da alcuna linea di demarcazione certa. Essa è infatti una frontiera prevalentemente marittima, regolata da norme di diritto internazionale la cui efficacia, in assenza di una precisa volontà di accettarle, dipende esclusivamente dalla capacità della comunità internazionale, o dei singoli, di imporne il pieno rispetto.

L'alto mare è e deve rimanere un bene a disposizione dell'intera comunità internazionale, e questo è vero, in particolare, per quei Paesi che, come il nostro, dipendono dal mare sia per la propria sopravvivenza sia per il proprio sviluppo.

Da questa angolazione deve essere visto il problema della tutela delle linee di comunicazione marittime, non solo in caso di conflitto, tanto per richiamarsi al tema collettivo assegnato ai frequentatori di questa 40ª sessione, ma ancor più in ogni momento della vita di questo nostro Paese nell'area di più diretto interesse nazionale, che si estende dagli approcci dello Stretto di Gibilterra al Mar Nero e al Golfo Persico, interessando Suez ed il Mar Rosso.

È questo un dato di fatto ampiamente dimostrato e reso incontrovertibile dagli avvenimenti occorsi nell'ultimo decennio, e ormai acquisito persino da quei settori i quali sino a pochi anni addietro sostenevano che l'area marittima d'interesse per l'Italia fosse costituita esclusivamente dalle acque prossime alle nostre coste.

Non credo vi sia bisogno di ricordare a questo proposito le missioni condotte dentro e fuori il Mediterraneo quale contributo al mantenimento della pace per la salvaguardia del principio della libera navigazione e alla tutela degli interessi nazionali: esse sono state compiutamente illustrate nel corso di un recente seminario svoltosi a cura dell'ISTRID in questa stessa sala.

Per quanto concerne la Marina queste attività, iniziate nel 1979 con la missione nelle acque del Sud-Est asiatico, sono poi proseguite con sempre maggiore frequenza e intensità, fino a costituire un motivo ricorrente nella vita operativa della Forza Armata.

È il caso, invece, di ricordare che l'Occidente, e in primo luogo l'Italia, vivono del mare, dal quale dipendono in larga misura per l'importazione delle materie prime strategiche e per l'esportazione di prodotti finiti. Un richiamo che potrebbe apparire scontato e che invece non lo è affatto, a giudicare dalla non adeguata attenzione che a questo specifico aspetto è stata dedicata in passato sia dalla pubblica opinione, sia dalle stesse forze politiche.

L'Italia, vuoi per la sua collocazione geografica, vuoi per la propria struttura economica ed industriale, si colloca quale vitale crocevia e privilegiato terminale dei principali traffici marittimi che, attraverso i passaggi obbligati del Bosforo e del Canale di Suez ad oriente, e dello Stretto di Gibilterra ad occidente, interessano le rotte marittime del Mediterraneo.

Da questi snodi si sviluppano quelle correnti di traffico che, partendo dai principali porti di approvvigionamento del Nordamerica, Nordeuropa, Africa ed Asia, si diramano a ventaglio, lungo le rotte che attraversano i Canali di Sicilia e di Sardegna, verso i porti del Tirreno, dell'Adriatico, del Medio Oriente, del Mar Nero e viceversa.

Alcuni dati statistici, riferiti all'anno 1988, possono fornire una precisa idea al riguardo.

Non tutti hanno ben presente, ad esempio, che ogni giorno i soli mercantili, di oltre 500 tonnellate di stazza, in attività in Mediterraneo raggiungono un totale di circa 2 500 unità, delle quali circa la metà in porto, un migliaio in navigazione e le rimanenti in entrata o in uscita da Gibilterra o da Suez.

Difficile a credersi, di tale traffico oltre il 50% interessa il commercio marittimo dell'Europa; e la nostra Nazione costituisce il punto di approdo e di partenza di oltre 340 000 mercantili all'anno.

Inoltre, più di 600 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi, pari ad un terzo del traffico mondiale del settore, attraversano annualmente il Mediterraneo.

Di questi, il 40% è diretto all'Europa centrale, mentre oltre il 25% raggiunge i porti italiani, ove vengono movimentati circa 160 milioni di tonnellate di idrocarburi all'anno.

Ma questi elementi statistici, già di per sé più che significativi, acquistano una rilevanza ancora maggiore se si considera l'incidenza della crescita dei nostri scambi con l'estero sull'incremento del prodotto interno lordo e quella del trasporto marittimo sul totale delle importazioni-esportazioni. A questo riguardo basterà citare solo alcuni dati.

Dal 1973 al 1988 il volume dei nostri scambi con l'estero, espresso in lire correnti, è più che quadruplicato, aumentando molto più in fretta del prodotto nazio-

nale che, nello stesso periodo, sempre in lire correnti, non si è neppure raddoppiato (da 630 000 Mld a 1 080 000 Mld).

Considerando poi il volume totale dei nostri traffici, il trasporto marittimo incide sulle importazioni per il 71% e sulle esportazioni per il 57%.

E questo assetto non è né proprio, né esclusivo dell'Italia, laddove si consideri che gli scambi mondiali via mare, pari a 12 miliardi di tonnellate nel 1962 erano saliti a 32 miliardi nel 1982, malgrado la momentanea contrazione dei traffici petroliferi in seguito alla crisi degli anni Settanta.

Da allora essi sono ulteriormente cresciuti sino a raggiungere nel 1988 il livello di 36 miliardi di tonnellate e continueranno ancora a crescere perché per il traffico marittimo mondiale si prevede un tasso di aumento del 5% annuo a partire dal 1990.

Infine, un altro aspetto, già ora molto importante, ma destinato ad avere in futuro clamorosi sviluppi, è che il mare non rappresenta più soltanto una via di comunicazione, ma costituisce sempre più, esso stesso, una fonte di ricchezza.

Oltre un quarto del petrolio mondiale proviene oggi dai giacimenti marini ed il fondo dei mari con i suoi noduli e gli immensi sedimenti di materiali nobili è ormai prossimo a divenire completamente accessibile e fruibile.

Ci eravamo abituati a considerare gli oceani e, in generale, l'alto mare, quali spazi aperti, ove chi ne aveva la capacità poteva sviluppare le iniziative reputate più opportune in campo navale ed economico.

Con la convenzione di Montego Bay sul diritto del mare del 1982, la regolamentazione dell'uso delle zone economiche esclusive e delle piattaforme continentali ha investito un buon quaranta per cento delle aree oceaniche, portandole sotto l'autorità degli Stati rivieraschi.

Quello che resta — come qualcuno ha già detto — non è più *res nullius*, ma è divenuto *res communis*, determinando una situazione di fatto e di diritto del tutto nuova.

Accade così che più della sovranità sulla terra emersa, assumono rilevanza le implicazioni connesse a tale sovranità sul mare e sul fondo marino circostanti.

Si pensi allo scoglio di S. Elena, isolato in mezzo all'Atlantico e passato alla storia quale simbolo di una terra tagliata fuori dal mondo e, come tale, dimora di esiliati: ebbene, con l'applicazione del principio delle 200 miglia, i pochi chilometri quadrati di superficie portano ora con sé la sovranità su una zona di pianeta vasta una volta e mezzo l'Italia.

L'attuazione pratica della convenzione porta con sé implicazioni di esplosivo contenziioso: ciò è valido in particolare per il Mediterraneo, dove la configurazione del bacino non consente l'applicazione del principio delle 200 miglia e può dar luogo, tra i 16 Stati che su di esso si affacciano, a pericolosi motivi di tensione e di scontro di ben difficile composizione, visti gli enormi interessi in gioco. Ecco un altro germe per l'endemica instabilità del Mediterraneo!

In definitiva, un Paese come il nostro ubicato al centro di una regione vitale e

sensibile come quella mediterranea, con un commercio estero per 160 mila miliardi di importazioni e 150 mila miliardi di esportazioni e che fa registrare nei suoi porti un movimento di navi in arrivo e in partenza per oltre 1 miliardo e mezzo di tonnellate annue di stazza lorda, non può sottovalutare l'importanza del mare, né disconoscere che le linee di comunicazione che lo attraversano sono arterie vitali per l'economia nazionale che, come le arterie umane, non ammettono occlusioni o interruzioni in tutte le loro diramazioni.

Esse rappresentano il vero punto sensibile dell'intero sistema macroeconomico dell'Europa meridionale, ed a maggior ragione del nostro Paese, e la loro sensibilità ed estensione le rendono ricettive ad ogni disturbo e facilmente vulnerabili.

Da quanto ho sinora detto discende, a mio avviso, l'importanza per l'Italia di disporre, come prodotto di scelte politiche, economiche e militari, di uno strumento navale in grado di assicurare la salvaguardia del principio della libera navigazione e, più in generale, la tutela dei nostri interessi, nella loro più ampia accezione.

In estrema sintesi, il consolidarsi del ruolo dell'Italia in ambito regionale, il progressivo estendersi della nostra influenza nell'area, la crescente consapevolezza delle esigenze di tutela degli interessi nazionali nell'intera regione mediterranea, pongono in evidenza:

- la vulnerabilità del nostro Paese sul mare;
- la necessità di superare il tradizionale concetto di difesa concepito in termini puramente militari ed esclusivamente legato al solo territorio nazionale;
- la conseguente necessità di disporre di forze caratterizzate da elevata mobilità e adeguata autonomia logistica e operativa;
- il progressivo ampliamento delle aree, e soprattutto delle circostanze, ove è richiesta la presenza delle forze navali.

Ecco dunque i capisaldi a cui ancorare l'individuazione del ruolo che la Marina sarà chiamata a svolgere nel prossimo futuro accanto a quelle europee, con particolare riguardo alla Marina francese ed a quella spagnola.

Questo mio richiamo all'Europa non può certamente essere giudicato di circostanza. È vero che l'argomento è di moda e che nei contratti di ogni giorno si finisce prima o poi per parlare di questo importantissimo obiettivo del 1993.

È vero, inoltre, che l'Europa, della quale attendiamo la nascita e che conta oggi dodici Paesi e ricopre oltre 2 000 000 di chilometri quadrati, nasce come una comunità prevalentemente mercantile in cui sono state finalmente abbattute tutte le barriere doganali. Ma è vero anche che una entità di tali dimensioni, e soprattutto di tali potenzialità economiche e demografiche, non potrà ancora a lungo sottrarsi dall'assumere il suo naturale ruolo politico pretendendo che — come recitava uno slogan in voga anni orsono — 330 milioni di Europei possano a tempo indeterminato contare sull'aiuto di 250 milioni di Americani per difendersi da 270 milioni di Russi.

È pensabile così che la sinergica aggregazione delle forze dei Paesi europei possa dar luogo ad efficaci iniziative anche nel settore della sicurezza, se non altro

per fronteggiare quelle situazioni di crisi regionali ove le Superpotenze hanno a volte dimostrato di non poter, o non voler adeguatamente intervenire né in termini di prevenzione, né in termini di composizione.

Un'incoraggiante prospettiva si è aperta, in seno all'Unione Europea Occidentale, proprio con le attività svolte dalle Marine europee presenti nel Golfo Persico.

Dando attuazione agli impegni assunti nella solenne dichiarazione di Stoccarda del 1983, cui fece seguito la riforma istituzionale dell'UEO decisa nella riunione di Roma del 1984, i sette Paesi membri (Belgio, Francia, Gran Bretagna, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Repubblica Federale di Germania) hanno colto l'occasione offerta dalla missione nel Golfo Persico, per consolidare periodici scambi di informazioni e di orientamenti che hanno permesso di concertare, quale contributo alla libera navigazione nell'area, un piano coordinato di esplorazione e di smi-namento sulle rotte d'altura interessate dal traffico internazionale.

È nel corso delle stesse riunioni che si è poi valutata la reale possibilità di una tenuta del cessate il fuoco tra l'Iran e l'Iraq, pervenendo congiuntamente alla decisione di concludere alla stessa data la missione delle rispettive forze navali.

Un ulteriore elemento che indica una rinnovata vitalità dell'Unione e conferisce forza alle prospettive che essa possa avere una parte sempre più attiva nel contesto internazionale quale substrato su cui innestare la futura Europa politica e di difesa, è rappresentato dall'ampliamento del numero dei Paesi che vi aderiscono. È recentissima (14 novembre 1988) l'associazione all'UEO della Spagna e del Portogallo che ne porta la consistenza complessiva a 9 Nazioni, avvicinandone notevolmente la composizione a quella della Comunità Economica Europea (12) e del Polo europeo (Eurogruppo-12) dell'Alleanza Atlantica.

In sostanza il faticoso cammino intrapreso dai Paesi dell'Europa occidentale sembra tendere al raggiungimento di una dimensione subcontinentale non solo nel campo economico, ma anche in quello politico e militare, sia pure in una prospettiva di più lungo periodo.

In questa cornice meritano particolare menzione i rapporti bilaterali tra le Nazioni mediterranee facenti parte dell'UEO. E cioè l'Italia, Francia e Spagna: esse, in qualche modo, colmano le carenze ed i "distinguo" esistenti tra i cinque Paesi dell'Alleanza Atlantica che si affacciano sul Mediterraneo. Basti ricordare che di questi ultimi ben 4, e con la sola eccezione dell'Italia, mantengono posizioni "particolari" in seno alla NATO.

Per quanto riguarda in particolare i rapporti tra Italia e Francia, dopo un formale avvio nel corso dei colloqui di Stato Maggiore dell'aprile 1983 tra le due Marine, si è concretato da tempo un accordo tecnico per coordinare eventuali, comuni esigenze operative in Mediterraneo, anche al di fuori del quadro NATO.

Intesa analoga a quella conclusa con i Francesi nel settore operativo, è in corso di definizione con le autorità spagnole. Essa ricalca sostanzialmente quella firmata con la Francia, ed entrambe si pongono quali lati di un ideale triangolo, poiché un

accordo analogo è già operante anche tra Francia e Spagna.

A me sembra sia ora il momento di tirare un po' di somme ed avviarsi alla conclusione. Il delinearsi dei mutamenti nello scenario Est-Ovest, di cui oggi avvertiamo i primi sintomi, contribuisce indubbiamente ad accelerare lo spostamento di focus verso i settori meridionali, ove gli interessi nazionali e, più in generale, quelli dell'Europa occidentale, sono più esposti.

Se per la NATO, costituzionalmente incernierata nel Centro Europa, il processo di meridionalizzazione può presentare difficoltà, per il nostro Paese la presa di coscienza di questa realtà, e dei suoi sviluppi futuri, richiede tempestività nell'adeguamento dei comportamenti e nell'assunzione di nuove e maggiori responsabilità, possibilmente in unità d'intenti con quei Paesi mediterranei quali Francia e Spagna che, come noi, hanno a cuore la *pax mediterranea*.

Responsabilità che fino ad ora sono di fatto abbondantemente ricadute sulla componente navale dell'apparato difensivo nazionale, in quanto la flotta, per la sua flessibile natura, fornisce alla Nazione il mezzo più idoneo per fronteggiare crisi internazionali in tempo di pace.

Si tratta dunque di acquistare finalmente la consapevolezza, traendone le dovute conseguenze, della progressiva tendenza del quadro di sicurezza nazionale a configurarsi con connotati sempre più marittimi, in cui le funzioni delle Forze Armate non si estrinsecano più nella sola deterrenza ma investono, già a partire dal tempo di pace, campi di attività prevalentemente orientati ad un'azione di presenza nell'intera regione a fini preventivi, di interposizione, di stabilizzazione.

Ma trarre le dovute conseguenze da tali sostanziali cambiamenti di situazione significa in primo luogo essere pronti a prendere coraggiosamente atto della nuova realtà e ricercare prima, ed accettare poi, l'inevitabile, nuovo proporzionamento dello strumento militare nazionale, avviandone la tempestiva realizzazione senza dimenticare che i tempi tecnici per il suo adeguamento alle nuove esigenze impegnano un arco temporale non breve.

Come ho avuto altre volte occasione di dire, anche in questa sede, lo strumento difensivo militare nel suo complesso comprende, infatti, una vasta gamma di forze: ad un estremo, quelle che assolvono una funzione sostanzialmente statica ai fini della dissuasione e, all'estremo opposto, quelle che, come appunto le navi, sono e devono essere ovunque ed in qualsiasi momento il Paese ne richieda la presenza.

Se le prime forze sono *importantissime* perché danno al Paese la certezza del vivere in confini sicuri e si estrinsecano attivandosi solo nel momento deprecabile del conflitto, le seconde sono indispensabili perché essenzialmente predisposte per essere impegnate sin dal tempo di pace.

Al primo estremo, dunque, vi sono le forze "in divenire", al secondo quelle "attive sempre", o, come dicono i Britannici, le une "in being" le altre "in action"; all'interno della gamma, una commistione, graduale secondo necessità, delle une e delle altre.

Capisco che vi possano essere perplessità ad accettare questi concetti da parte di alcuni, ed in particolare di chi configura ancora il teatro mediterraneo secondo stereotipi che fanno esclusivo riferimento a ordini di battaglia di forze contrapposte. Ma l'essenza del problema della sicurezza non investe solo l'aspetto del confronto armato. Non si dovrebbe più parlare pertanto di minaccia solo riferendosi a forze contrapposte su schieramenti più o meno statici, né pensare che le navi possano essere viste come brigate o battaglioni disposti sulla linea di un fronte. Oltretutto, e qui apro una parentesi, il rapporto di forze di almeno tre a uno che in campo terrestre mi sembra sia considerato canonico tra attaccante e difensore, in mare non solo diviene l'inverso ma richiede pure un coefficiente moltiplicativo.

Chiudendo la parentesi e riprendendo l'esposizione interrotta, credo sia oggi necessario porsi finalmente in condizioni di tutelare gli interessi nazionali sul mare assicurandone il libero uso, nel pieno rispetto del diritto internazionale, e svolgendovi il ruolo flemmatizzante che l'instabilità del Mediterraneo richiede.

È il ruolo naturale della Marina, proprio perché essa è essenzialmente componente "in action" dello strumento militare nazionale, grazie alla sua intrinseca capacità di adattarsi alle diverse situazioni e di fornire un contributo sempre appropriato alla specifica esigenza da fronteggiare.

In conclusione:

— se l'evolversi del confronto Est-Ovest pone sempre più in evidenza l'esistenza di una contrapposizione Nord-Sud che ha il suo centro focale nell'inquieto ed instabile Mediterraneo;

— se la sicurezza del Paese non può più essere vista sotto l'aspetto della difesa militare dei confini nazionali, ma richiede una nuova concezione di difesa imperniata sulla costante e continua tutela dei nostri interessi, in particolare in mare ove essi sono facilmente vulnerabili, ma soprattutto vitali;

— se l'esperienza del recente passato ha posto in evidenza quanto frequente sia il ricorso alla flotta per la tutela di tali interessi;

— se infine la minaccia non può essere intesa solo nella sua tradizionale accezione di un rapporto di forze, la risposta al quesito che mi sono posto e che ho inteso proporre a questo uditorio circa lo sviluppo della componente navale negli anni a venire, diviene oltremodo semplice.

La maniera, infatti, con cui la Marina ha sempre fatto fronte agli impegni che le sono stati richiesti conferma la validità dell'attuale struttura qualitativa dello strumento navale, e quindi la bontà delle scelte a suo tempo operate.

Per contro, le missioni svolte hanno messo in chiara evidenza l'inadeguatezza numerica della linea operativa a sostenere impegni prolungati, anche quando non contemporanei ad altre esigenze.

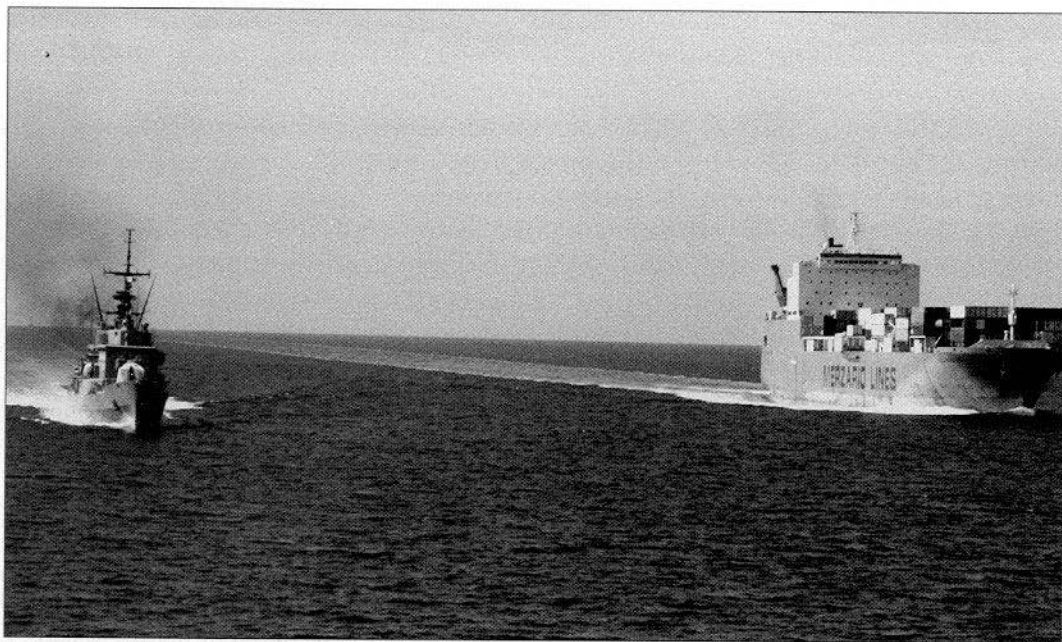
La risposta, dunque, non può che interessare gli aspetti quantitativi del problema, postulando un incremento della consistenza della flotta proporzionato all'evoluzione che la situazione richiede, e ancor più richiederà nel prossimo futuro.

In coerenza con tale richiesta la Marina si attende che la riconfigurazione dello strumento militare nazionale dedichi alle forze navali maggior attenzione che non in passato.

E nel chiudere questo mio intervento, mi permetto qui di notare che la locuzione “strumento militare” — così frequentemente usata per indicare il complesso delle forze armate — ha un senso reale solo se discende da una politica militare che sia figlia legittima della politica generale del Paese. Ebbene, è con amarezza che non posso fare a meno di associarmi a quella voce, autorevole per esperienza e riconosciuta capacità, levatasi di recente in questa stessa sala per rimarcare che da troppo tempo in questo nostro Paese la politica militare sembra essere solo una figlia illegittima che piatisce da notai distratti il dovuto riconoscimento.



Dragamine italiani ripresi durante le operazioni di ormeggio.



Unità militari italiane impegnate nella scorta a mercantili in transito nel Golfo Persico.



LE COSTANTI NEL RUOLO DELLE FORZE NAVALI E IL POSSIBILE IMPIEGO DELLA MARINA ITALIANA

Quali prospettive nel clima di diminuita
contrapposizione tra i due blocchi

*Conferenza tenuta il 21 giugno 1990
al Centro Alti Studi della Difesa
dal Capo di Stato Maggiore della Marina
Ammiraglio di Squadra FILIPPO RUGGIERO*

Vorrei far precedere l'esposizione da una sintetica panoramica degli argomenti su cui sarà incentrato il mio intervento.

Dopo un'introduzione sul mutamento del quadro internazionale di riferimento cercherò di individuare le linee di tendenza evolutive del concetto di sicurezza nazionale e le possibili conseguenze sul piano militare, con particolare riferimento al settore marittimo.

Esaminate quindi, in un contesto di attenuazione delle tradizionali contrapposizioni, quali potrebbero essere le aspettative del Paese in tema di difesa, entrerò nel vivo dell'argomento, dando particolare rilievo alle costanti nel ruolo della Marina Militare per quel che concerne la salvaguardia degli interessi del Paese.

Concluderò infine con l'esame delle possibili nuove priorità che si aprono nella gamma dei ruoli svolti dalla Forza Armata per una più proficua utilizzazione delle sue potenzialità al di fuori di schematismi precostituiti.

Il quadro generale

Nel configurare il quadro internazionale di riferimento, non posso esimermi dal rinnovare la stupita constatazione che pervade tutti noi in questo periodo, nel riconoscere la vastità e la rapidità degli straordinari cambiamenti occorsi negli ultimi mesi sullo scenario europeo. Siamo stati testimoni di avvenimenti storici di grande portata che hanno ricondotto il vecchio continente al momento costituente di politica internazionale rimasto insoluto alla fine della seconda guerra mondiale, o forse anche prima, risalendo fino alla "Rivoluzione d'Ottobre".

Nel breve volgere di un anno abbiamo assistito al crollo dei regimi comunisti nei

Paesi dell'Est europeo sostituiti da rappresentanze politiche elette nel rispetto della democrazia, al disfacimento del potere messianico dell'ideologia marxista-leninista, nonché alla caduta del «muro di Berlino», simbolico prologo della nuova cooperazione fra Est e Ovest, e dell'avvio del processo di unificazione delle due Germanie.

Abbiamo assistito, inoltre, al deflagrare di conflittualità etnico-religiose e di nazionalismi che hanno avviato, come nel caso della Lituania, processi di disgregazione che interessano la stessa struttura interna dell'impero sovietico.

È in atto infine una decisa riduzione della logica del confronto militare globale fra le due Superpotenze, reso insostituibile da costi non più compatibili con la critica situazione economica dell'Unione Sovietica e con la sua ansia di rinnovamento politico e sociale.

Le positive ricadute di questi avvenimenti, per molti aspetti così promettenti per le speranze di pace dell'intera umanità, potranno tuttavia essere fortemente condizionate da numerosi fattori, tra i quali in primo luogo la grande fluidità della situazione politica nell'Est, e in particolare nell'URSS, dove i dirigenti sovietici incontrano serie difficoltà a controllare il cambiamento interno prodotto dalla politica di rinnovamento che ha innescato l'attuale evoluzione del quadro internazionale.



Il Capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio di squadra Filippo Ruggiero.

Lo stesso improvviso processo dell'unificazione tedesca, che si sta realizzando con ritmi incalzanti, riserva molte incognite e sollecita la ricerca di opportune garanzie in vista del nuovo possibile assetto politico dell'Europa centrale.

Né è da trascurare il pericoloso risorgere di sopiti nazionalismi e di storiche diffidenze tra Paesi confinanti, che rinnovano situazioni prebelliche.

Tutto ciò pone in chiara evidenza in quale misura gli avvenimenti internazionali contengono elementi di imprevedibilità tali da rendere azzardata ogni ipotesi stabile e definita sul futuro della sicurezza europea. Per contro, questa ventata di novità, pur presentando alcuni indici significativi, alimenta un ottimismo che a volte mette in difficoltà noi militari, chiamati come siamo a ricondurre la realtà attuale delle cose a termini concreti o, come si usa dire, a confini esattamente misurabili.

Per far ciò, nella situazione attuale ricca di spunti nuovi che non possono essere ignorati anche se non ancora ben definiti, dobbiamo ricercare quelle tendenze del quadro generale che si delineano come difficilmente reversibili e perciò tali da essere assunte come elementi caratteristici del prossimo futuro.

Innanzitutto, nel campo politico-militare, l'attenuazione del confronto globale fra le due Superpotenze ha permesso di dare concretezza agli accordi di Helsinki. Le vie utilizzate sono state molte: fiducia, riduzione del grado di pericolosità delle armi attraverso la progressiva eliminazione di quelle nucleari e forse presto anche di quelle chimiche, abbattimento del rischio di un conflitto attraverso la ricerca di un migliore bilanciamento delle forze convenzionali nel quadro di una loro complessiva riduzione.

Tra le varie trattative, il negoziato di Vienna sulla riduzione degli armamenti convenzionali in Europa ha assunto una particolare rilevanza; ciò sia da un punto di vista politico, per il coinvolgimento di un così elevato numero di Stati, sia da un punto di vista militare, per il riconoscimento e l'eliminazione, in buona parte, della disparità convenzionale; fattore, quest'ultimo, che ha costituito l'aspetto più tangibile della minaccia militare associata alla strategia espansionistica dell'Unione Sovietica.

Anche se attualmente il negoziato, dopo una prima fase oltremodo ricca di iniziative, sembra attraversare un momento di stallo riconducibile al dissolvimento del Patto di Varsavia quale controparte legittimata a esprimere un soggetto internazionale in seno al negoziato stesso e alla controversa collocazione della Germania unificata nell'ambito del nuovo sistema di sicurezza europeo, un certo ottimismo sulla sua positiva conclusione entro l'anno in corso appare giustificato dal rilevante interesse di tutte le parti in causa a conseguire un risultato di così alto significato politico.

Quali le possibili conseguenze di ciò sul piano militare?

Innanzitutto una sensibile diminuzione nello spiegamento delle forze dei due blocchi in Europa, con una pressoché completa eliminazione del rischio di operazioni offensive improvvisate su vasta scala sul fronte centrale, rese ancor più impro-

babili dall'instaurarsi di regimi democratici negli ex Paesi satelliti sicuramente poco inclini a sostenere in silenzio eventuali iniziative aggressive dell'URSS.

Ciò naturalmente non significherebbe una rinuncia dell'Unione Sovietica al proprio ruolo di Superpotenza. Essa infatti, quali che siano l'ampiezza delle riforme e le trasformazioni che il regime potrà subire, resterà un grande Paese con un potere militare, quantunque ridimensionato, destinato a proporsi come fattore essenziale dello sviluppo delle relazioni internazionali. In tale nuovo quadro di riferimento europeo, caratterizzato dal ritorno della maggior parte delle forze delle due Superpotenze entro i confini nazionali, l'accresciuto peso delle asimmetrie geografiche farebbe aumentare notevolmente per l'Alleanza l'importanza strategica di assicurare il libero uso delle linee di comunicazione marittime per ogni possibile esigenza di rinforzo e di rifornimento via mare.

Per quanto riguarda le Alleanze è certo prevedibile che l'Alleanza Atlantica possa subire un'evoluzione tendente a diminuirne la valenza militare, pur rimanendo essa il più sicuro riferimento politico per la continuità dell'imprescindibile raccordo Europa-Stati Uniti, nonché, come recentemente affermato da fonte autorevole, il naturale contesto nel quale gli Europei possono trattare l'argomento difesa come elemento della loro integrazione politica indispensabile per edificare un unico sistema di sicurezza, di cui si è iniziato a tracciare in ambito Unione Europea Occidentale.

A mio avviso; oltre alla ormai matura revisione della dottrina, la visione strategica della NATO potrà manifestare la tendenza alla conferma di alcune funzioni, nel quadro di un possibile alleggerimento di altre. Mi riferisco in particolare alla prevedibile necessità di migliorare ad esempio le capacità di osservazione, di *intelligence*, di mobilitazione e di mobilità strategica.

Per converso il Patto di Varsavia, caratterizzato dal ruolo egemone dell'URSS, è già chiaramente messo in crisi dalle tendenze centrifughe dei partner europei, solo in parte frenate dal nodo spinoso dell'unificazione della Germania e dall'aspirazione primariamente sovietica a superare la logica dei blocchi militari.

È ragionevole quindi prevedere che in un prossimo futuro ci troveremo di fronte a una Unione Sovietica più disponibile a un rapporto di buon vicinato con l'Occidente, senza tuttavia ridurre il suo ruolo di Superpotenza, da esercitare soprattutto nei confronti delle acute problematiche vecchie ed emergenti, dove maggiori sono i suoi interessi di contiguità territoriali quali l'Asia Minore, il Medio Oriente, l'Asia sud-occidentale, compreso l'Afghanistan, e l'Estremo Oriente.

Volendo poi proiettarsi in una visione più a lungo termine, penso che per effetto della distensione si possano ipotizzare ulteriori riduzioni delle forze in Europa da conseguire con un trasferimento delle problematiche del CFE nel più ampio contesto della Conferenza per la Sicurezza e la Cooperazione Europea dove può essere stabilita una nuova cornice di sicurezza continentale basata su una configurazione effettiva degli strumenti militari nazionali ai livelli minimi per una "ragionevole suf-

ficienza difensiva”.

Sintetizzando gli elementi fin qui analizzati, si può oggettivamente riconoscere che, nel complesso, il quadro generale è già assai significativamente mutato e contiene tutte le premesse per il prosieguo di un processo di pacifica convivenza e di cooperazione fra i Paesi dell'Est e dell'Ovest europeo che fino a pochi anni addietro appariva non solo impossibile, ma addirittura impensabile.

A ciò ha sicuramente contribuito il fallimento dell'ideologia comunista e del sistema socio-economico da essa propugnato nonché la coesione, la fermezza e il realismo politico che hanno guidato i Paesi dell'Alleanza nelle loro decisioni, anche di fronte alle scelte più impegnative.

Ma queste considerazioni non bastano a comporre l'intero mosaico: esiste infatti un ulteriore aspetto da tener presente, aspetto per noi rilevante, costituito dal fatto che nell'Alleanza occidentale esistono Paesi europei che non esauriscono le proprie esigenze di sicurezza nello scenario continentale caratterizzato dal confronto con la potenza egemone sovietica.

È il caso dei Paesi del settore meridionale e in particolare dell'Italia, che non può non tener conto del duplice contesto strategico nel quale è inserita, che richiede di armonizzare e integrare con i requisiti NATO, debitamente rivisitati nella loro valenza e misura, concetti e strumenti specificamente finalizzati alle esigenze del Mediterraneo, bacino che costituisce la frontiera sud del futuribile sistema di sicurezza europea.

In quest'area a netta connotazione marittima, infatti, l'Italia è immersa in una situazione sempre marcatamente evolutiva, di difficile prevedibilità e non riconducibile alla logica di schieramenti coerenti e costanti, a fronte della quale una “dissuasione statica” risulterebbe inefficace.

È infatti lecito attendersi che la distensione europea non comporterà alcuna riduzione della turbolenza esistente sulla sponda meridionale del Mediterraneo, le cui cause risiedono in condizioni ambientali, sociali, economiche, culturali, religiose nettamente differenziate rispetto a quelle esistenti sulla sponda settentrionale.

A tal proposito risultano molto indicativi alcuni dati esposti in una recente ricerca promossa dal CeMiSS, che indicano come nell'area mediterranea siano concentrati in meno di 300 chilometri di distanza i punti di contrasto più specifici del Nord e del Sud del mondo.

Tra questi, a titolo d'esempio, cito il confronto CEE-Africa del reddito pro-capite che è di 7 a 1, mentre è solo di 4 a 1 tra le due parti del continente americano.

Né si può sottovalutare il rischio che un più accomodante atteggiamento sovietico verso Israele, conseguenza dei migliorati rapporti con gli Stati Uniti, possa essere percepito dai Paesi arabi come un segno di disimpegno nei confronti della questione palestinese. Ciò potrebbe alimentare tendenze radicali e produrre riflessi negativi sulla stabilità dell'area a sud dell'Europa, nonché sulla gestione delle crisi regionali.

In ogni caso l'inevitabile approccio di più basso profilo che le due Superpotenze manterranno nella composizione dei prevedibili contenziosi, accrescerà l'esigenza di "attori regionali" in grado di riempire almeno in parte il possibile vuoto di presenza lasciato da Stati Uniti e Unione Sovietica.

Mi si consenta quindi, dopo questa descrizione generale del quadro di riferimento, di tirare *una prima conclusione*. Con il declino dell'impero sovietico e il crollo dell'ideologia comunista, tende a scomparire l'espansionismo politico-militare all'interno del continente europeo, già espresso dalla Germania nella prima metà del secolo e dall'URSS in questa seconda metà. Esso viene sostituito dalla libera aggregazione politica ed economica, che matura come scelta democratica dei popoli, anziché come ambizione dei dirigenti politici nazionali.

Nel delicato transitorio di cui siamo testimoni, riaffiorano antichi nazionalismi e contrasti etnico-religiosi non più soffocati dalla dittatura comunista, che in assenza di interessi provocatori delle Superpotenze, è presumibile possano trovare una soluzione politica nell'ambito della crescente dialettica democratica all'interno di ciascun Paese.

Pertanto tende a perdere di validità l'impostazione assunta negli ultimi quaranta anni dal dispositivo di difesa della NATO in Europa, perché sia nel breve-medio termine sia in proiezione futura si sta vanificando il "nemico" da contrastare. Infatti anche l'ipotetico prevalere della linea conservatrice in URSS, con conseguente ritorno alla contrapposizione in Europa, non potrebbe militarmente riassumere i connotati odierni, tenuto conto dell'irreversibile affrancamento dal dominio sovietico di Paesi quali la Polonia, la Cecoslovacchia e l'Ungheria.

D'altronde nell'Europa centrale più che crisi fioriscono accordi di cooperazione multilaterale di stampo mitteleuropeo con Paesi non allineati o un tempo satelliti dell'Unione Sovietica, che ora chiedono di entrare nella CEE.

Dove è invece possibile l'acuirsi dei problemi è sul versante meridionale: qui premono i Paesi rivieraschi mediorientali e nordafricani con la loro crescente povertà, con la loro esplosione demografica, con il loro fanatismo religioso islamico, con il velleitarismo di alcuni dei loro capi, consci di avere in mano il ricatto energetico e, perché no, strumenti militari del tutto sproporzionati alle loro esigenze di difesa.

In definitiva tende a configurarsi per il futuro non più il pericolo di un'aggressione improvvisa da parte del Patto di Varsavia da contrastare con imponenti schieramenti continentali, ma il rischio di crescenti tensioni politiche e socio-economiche nei Paesi della sponda meridionale del Mediterraneo, da contenere e controllare con l'azione diplomatica sostenuta da una credibile, mobile e flessibile potenzialità militare. Al riguardo, come ha recentemente osservato in una sede al massimo livello il Capo della nostra diplomazia, prospettando una Helsinki del Mediterraneo: "C'è un insieme di elementi esplosivi... Il pericolo è quello di un'evoluzione asimmetrica: mentre l'Europa aumenta il suo livello di sicurezza, aumenta l'insicurezza del fianco sud".

Il ruolo primario dell'Italia

Se la memoria non mi trae in inganno, la più recente politica continentale dell'Italia risale all'epoca di Cavour, quando era ampiamente giustificata dalle aspirazioni risorgimentali dello Stato italiano in via di formazione unitaria. Tutti i successivi governi, democratici o non, da allora in poi hanno perseguito o almeno hanno tentato di perseguire anche una politica mediterranea.

È pertanto facilmente prevedibile che la nostra politica estera continui anche nel futuro ad agire nel solco tradizionale, rinnovato dal Presidente del Consiglio, on. Andreotti, di particolare attenzione al bacino mediterraneo, di concerto con i Paesi della CEE e nel rispetto degli impegni politici e militari che ci derivano dall'appartenenza alla NATO.

Da che cosa sarà determinato quindi il ruolo dell'Italia in un prossimo futuro nella cornice internazionale appena delineata?

In primo luogo dalla consapevolezza di essere una Nazione di quasi 60 milioni di abitanti solidamente collocata in alto nella lista dei Paesi più industrializzati.

Una Nazione che, proprio in quanto tale, ha dimensioni planetarie di vulnerabilità e che non può permettersi di smettere di lavorare e produrre, soltanto perché c'è una crisi locale che condiziona il libero uso del mare, impedendo i rifornimenti di materie prime o mettendo in pericolo le linee di comunicazione marittime. Sono in molti, al mondo, ad attendersi che una Nazione siffatta si assuma concrete responsabilità per la tutela dei suoi interessi fondamentali; ma non è possibile fare politica internazionale, che poi vuol dire anche incentivare il progresso nazionale, in un quadro di disimpegno dagli obblighi derivanti dallo *status* di potenza economico-industriale.

Non è possibile soprattutto nell'area in cui viviamo, nella quale si è fatta la nostra storia passata e non potrà che consumarsi quella futura.

Ecco quindi delinearsi l'opportunità oltreché la necessità che la positiva evoluzione del quadro internazionale continentale spinga il Paese ad affrontare con maggiore aderenza alle sue reali esigenze quei problemi di sicurezza per i quali sino a ora ha soprattutto delegato, comportandosi secondo l'assai centrata definizione di "Paese consumatore e non produttore di sicurezza".

Tale opportunità, che discende da un attento e responsabile esame della realtà dei fatti, contrasta con l'attuale caduta di attenzione verso i problemi della difesa, conseguenza dell'ondata di euforia che ha accompagnato le nuove aspettative di pace e di cooperazione, e che auspico possa uscire al più presto dalla logica delle reazioni emotive.

Va infatti considerato che l'attuale fase di distensione è giunta come una sorta di liberazione in grado di rimuovere lo spettro di una guerra, sempre presente anche se visceralmente rifiutata vuoi per la ragionevole inaccettabilità dell'olocausto nucleare, vuoi per la positiva esperienza di oltre quarant'anni di pace, seppur vissuti nella logica del confronto.

In Italia, in particolare nel dopoguerra, l'opinione pubblica non ha mai vissuto con partecipazione e realismo i problemi militari, sia perché tutto ciò che a essi era riferito riportava alle esperienze di un folle passato, sia per il prevalere a larga maggioranza di correnti di pensiero cristiano-sociale culturalmente orientate verso posizioni di esclusiva mediazione politica, talvolta a qualsiasi costo, nelle dispute internazionali.

Solo in questi ultimi anni si è manifestata una crescita di attenzione verso il mondo della difesa, grazie al contributo rilevante che le FF.AA. hanno fornito in aiuto delle popolazioni colpite da calamità naturali, ma soprattutto per la loro partecipazione alle operazioni per il mantenimento della pace e per la difesa degli interessi del Paese in Libano, nel Sinai o in Mar Rosso, e più ancora nel corso della crisi con la Libia e nell'operazione di scorta dei mercantili nel Golfo Persico, durante le quali gli Italiani hanno avuto una percezione diretta di quanto fosse ancora attuale ed essenziale un adeguato strumento militare.

Questa successione di eventi ha messo in evidenza i nuovi pericoli e le reali sensibilità, a fronte delle quali è indispensabile disporre di un'organizzazione difensiva efficace e credibile.

Ma la consapevolezza della mutata situazione politico-militare in Europa, dell'aumentata statura dei problemi delle relazioni Nord-Sud, della nuova fisionomia delle vulnerabilità e dei rischi, comporta una ridefinizione della politica di sicurezza nazionale nel quadro delle responsabilità che l'Italia non potrà esimersi dall'assumere con le conseguenti scelte ben precise in termini di individuazioni di nuove funzioni, di identificazione aggiornata delle esigenze, di oneri finanziari da sostenere, di responsabile verifica della priorità delle missioni operative interforze, di coerente revisione dell'allocazione delle risorse da destinare: l'attuale e urgente scelta, cioè, di un rinnovato Modello di Difesa nella realizzazione del quale impegnare il Paese.

Verso una nuova politica di sicurezza

Abbiamo visto come le tradizionali ipotesi poste per più di quarant'anni a base della configurazione del nostro strumento difensivo, stiano rapidamente e innegabilmente perdendo di attendibilità.

Peraltro il processo riduttivo delle risorse destinate alla Difesa come diretta conseguenza del concreto clima di distensione instauratosi con i Paesi dell'Est europeo nonché della pressante esigenza di contenere il deficit nel bilancio dello Stato sta procedendo con i negoziati sul disarmo e va riassumendo aspetti preoccupanti.

Anche alla luce di ciò, è mio parere che si debba fare uno sforzo innovativo per adeguare lo strumento militare nazionale all'effettivo quadro di sicurezza del Paese, che mostra sempre più la tendenza a valorizzare i suoi naturali connotati marittimi con una accentuazione delle attività volte al mantenimento della pace nell'area

mediterranea e alla tutela degli interessi economici sul mare.

Anche se la variabilità e gli interrogativi sul futuro, nonché la mancanza di un "nemico" specifico a cui ancorarsi, possono causare disorientamento, non è possibile disconoscere che i mutamenti avvenuti reclamano con urgenza e determinazione una sostanziale riconfigurazione delle FF.AA..

Una riconfigurazione che dia adeguate garanzie contro i rischi associati alle nuove sorgenti di instabilità e di tensione, che realisticamente potranno essere presenti anche fuori area, e convogli quindi le limitate risorse disponibili verso il miglioramento di quelle capacità valutate di più elevata priorità in relazione ai possibili diversi scenari e al ruolo che l'Italia intende svolgere nel Mediterraneo.

Un modello difensivo quindi caratterizzato da grande flessibilità.

E quando si parla di flessibilità si entra in un campo particolarmente congeniale alle forze aeronavali.

Lo strumento aeronavale è infatti sempre uno strumento flessibile, in qualsiasi contesto ambientale e di minaccia. Lo è senz'altro lo strumento navale italiano strutturalmente e tecnologicamente concepito per agire in operazioni di *sea control* o di protezione delle linee di comunicazione marittime nell'ambito della strategia della NATO, ma che è capace di assolvere missioni difensive nazionali anche "*out of area*", come ampiamente dimostrato con le operazioni nel Golfo Persico.

È però uno strumento quantitativamente contenuto, pur se abbastanza bilanciato nelle sue diverse componenti; come a dire che è contraddistinto da una limitatezza uniformemente distribuita, sul cui esile equilibrio incombe la grave ipoteca della probabile contrazione delle disponibilità di bilancio.

Il quadro di instabilità dell'area mediterranea di cui ho precedentemente parlato, postula invece un maggiore sforzo di presenza per esercitare con continuità le funzioni di stabilizzazione, sorveglianza e ricomposizione pacifica delle possibili dispute, di vigilanza e protezione delle attività economiche marittime, di tutela ed eventuale evacuazione dei cittadini italiani che lavorano nei Paesi a rischio anche in presenza di contrasto locale, di eventuali limitati interventi reattivi qualora siano stati deliberatamente e ostilmente colpiti primari interessi nazionali.

Le forze navali in particolare, per le speciali caratteristiche che le contraddistinguono, sono infatti in grado di fornire il più opportuno sostegno alla politica nazionale, proponendosi o sottraendosi all'incontro con altri popoli con una gamma di comportamenti praticamente illimitata.

Esse sole possono giungere e permanere il tempo necessario in qualsiasi area di crisi, senza violare la sovranità nazionale altrui, per manifestare l'interesse della Nazione, rafforzando vincoli di amicizia o, al contrario, riaffermando principi o esprimendo dissenso.

Mi sia consentito qui di trarre *una seconda conclusione*: comunque si evolva il concetto di sicurezza dell'Italia, il conseguente modello difensivo nazionale deve essere legato alla regione marittima in cui essa è inserita e non può pertanto pre-

scindere da alcune caratteristiche peculiari delle forze aeronavali che rappresentano sicure costanti di riferimento all'interno del nostro strumento militare integrato: grande flessibilità, ampia gamma di opzioni politico-militari, continuità e autonomia di presenza mobilità e capacità di sostegno generalizzato.

D'altra parte, non è forse per il fatto che nessun Paese marittimo occidentale intende rinunciare a tali prerogative, che le forze navali non hanno trovato posto al tavolo delle trattative sul convenzionale?

E credo che nulla possa riassumere meglio gli indirizzi di fondo della nostra politica di sicurezza delle parole del signor Ministro della Difesa:

“(nel Mediterraneo) dobbiamo continuare a essere importanti, visibili, riconosciuti. Non intendiamo in nessun modo risultare minacciosi per nessuno, vogliamo soltanto essere autorevoli. Non vogliamo rappresentare ostilità, intendiamo essere rispettati. Non siamo presi dalla paura, ma intendiamo essere sicuri dei nostri confini e garantiti nella possibilità che sia vera per tutti la libertà del traffico in questo mare”.

Possibili nuovi aspetti nel ruolo della Marina

Occorre ora chiedersi — in un momento nel quale il tradizionale “pericolo” tende a diventare meno immediato e la richiesta di “prontezza” meno ossessiva — in quali altri settori l'articolata organizzazione operativa della Marina Militare possa svolgere un efficace ruolo nel quadro generale della difesa delle frontiere marittime e in quello particolare della difesa del mare.

Sono convinto che il consolidarsi del ruolo dell'Italia in ambito regionale, e il probabile estendersi della nostra influenza nel Mediterraneo, costituiranno punti di riferimento che qualificheranno sempre più, in futuro, il ruolo che la Marina già svolge, sia nell'ambito delle esigenze di difesa dell'Alleanza e dell'Europa che in quello della protezione delle vulnerabilità nazionali. Questo è una costante.

Peraltro mi sembra opportuno non tralasciare l'esame delle ulteriori esigenze di nuova priorità, già fortemente avvertite dall'opinione pubblica, che la Marina Militare potrebbe essere chiamata a soddisfare con i propri mezzi.

Se è vero che i rischi più probabili per la sicurezza potranno derivare da alcune contrapposizioni dagli effetti imprevedibili presenti nel Mediterraneo, è altrettanto vero che, secondo le tradizionali linee direttrici della politica estera del nostro Paese, la pacifica convivenza sarà ricercata favorendo il progresso dei popoli sottosviluppati attraverso il sostegno e il dialogo. Ciò è prevedibile avvenga non solo nell'ambito degli accordi esistenti, ma in più ampie cooperazioni che già tendono a prendere forma con i Paesi rivieraschi moderati.

Potrà essere pertanto opportuno fornire assistenza militare a Paesi che diano piena garanzia del rispetto dei principi generali di democrazia e delle norme del diritto internazionale; assistenza che potrebbe essere estesa a settori quali la prote-

zione civile e la ricerca idrografica, dove l'esperienza operativa e organizzativa della Forza Armata, soprattutto nell'ambito del comando e controllo, potrebbero essere efficacemente utilizzate.

Inoltre, la crescente importanza del mare, sia come via di comunicazione, sia come fonte di risorse, impone per il futuro l'esigenza di acquisire una sempre maggiore conoscenza dell'ambiente marino, unitamente alla necessità di assicurare una più continua protezione delle attività economiche che si svolgono nell'alto mare nel quadro di una sovranità non sempre compiutamente definita dal diritto internazionale.

Vi sono infine alcuni aspetti di grande attualità da considerare, quali la vigilanza contro gli inquinamenti dell'ambiente marino e il contrasto a due nuove gravi forme di minaccia che raggiungono il nostro Paese soprattutto via mare: la droga e l'immigrazione clandestina.

Nell'attuale situazione di allentamento della tensione internazionale, è ormai un fatto quotidiano che l'opinione pubblica sia chiamata a confrontarsi con tali problematiche, nelle quali si stanno scaricando e si potranno scaricare sempre più in futuro le "nevrosi" e il bisogno di "sicurezza" e quindi di "difesa" della gente.

Nevrosi tra l'altro aggravate dal fatto che i soggetti di queste vulnerabilità, cioè i nuovi nemici, sono rappresentati nel caso dell'inquinamento da noi stessi e dal nostro benessere, nel caso dell'immigrazione clandestina da uomini che cercano tutto sommato di vedere riconosciuti per se stessi quei diritti minimi di sopravvivenza ampiamente sanciti dai principi stessi che sono alla base della nostra società civile e nel caso infine del traffico di stupefacenti da cellule malavitose che sappiamo presenti ed operanti all'interno della società, ma che non riusciamo a estirpare.

Sono, questi, fenomeni che hanno già assunto rilevanti proporzioni e che recenti orientamenti in sede politica hanno reso ancora più attuali, in relazione alla possibilità di ricorrere al concorso della Marina per arginarli.

Ne è prova, sia il recente trattato concluso con la Spagna per la repressione del traffico di droga in mare che prevede la possibilità di interventi in acque internazionali delle navi da guerra dei due Paesi, sia l'altrettanto recente problema di un controllo di possibili attività illecite, incluso il fenomeno dell'immigrazione clandestina.

Questi fatti riconoscono in pieno la peculiarità dell'ambiente marittimo, ove il rispetto delle norme di comportamento, anche in presenza di accordi internazionali, non può essere perseguito se non attraverso una presenza a carattere continuativo in mare e un'effettiva capacità di sorveglianza, estesa a partire dalle coste nazionali fino all'alto mare.

Le caratteristiche del teatro marittimo presuppongono inoltre, per lo svolgimento delle attività operative, un'adeguata capacità di controllo anche da terra, che sia in grado di assicurare l'indispensabile unitarietà di indirizzo e coordinamento di tutte le operazioni in mare.

Gredo quindi che una significativa parte della struttura della Marina Militare, e in particolare la sua organizzazione operativa — già di per sé articolata, tecnicamente avanzata, efficace — possa utilmente svolgere un ampio controllo dell'attività sul mare, da molte parti reclamato a protezione degli interessi nazionali.

E qui vorrei spezzare una lancia in favore di un più spinto coordinamento anche di quelle attività che cadono nella generica categoria della vigilanza delle acque territoriali: se qualcuno di Loro, nel sole di luglio, si avventurasse con qualche imbarcazione nelle acque prospicienti le coste nazionali, verrebbe probabilmente sottoposto a controlli, a un miglio dalla costa dalla Polizia di Stato, a un miglio e mezzo dai Carabinieri, a un miglio e tre quarti dalla Guardia di Finanza e a due miglia dalla Guardia Costiera delle Capitanerie di Porto.

Questo esempio paradossale — simpaticamente, ma poi mica tanto, esposto in una lettera a un giornale — mi sembra calzante per auspicare che, come più volte sollecitato dal Parlamento, si proceda a un ccordinamento funzionale nell'impiego delle unità navali dei Corpi di Polizia; coordinamento già previsto per il tempo di guerra e facente capo alla Marina, ma che può essere realizzato anche nel tempo di pace avvalendosi del Corpo delle Capitanerie di Porto, nell'ambito delle sue competenze.

Le Capitanerie di Porto sono infatti contemporaneamente Corpo della Marina Militare, per i compiti di difesa marittima e costiera, nonché Corpo alle dipendenze del Ministero della Marina Mercantile, per i compiti di vigilanza e soccorso in mare, vigilanza antinquinamento e polizia marittima.

Mi sembrerebbe quindi giunto il momento di dare concretezza alla neonata Guardia Costiera delle Capitanerie di Porto, affidandole — quale primo passo verso un'auspicabile unificazione delle funzioni — il predetto ruolo di coordinamento delle attività pertinenti nelle acque territoriali; azione cui potrà dare appoggio la stessa Marina, qualora le circostanze lo indicassero opportuno, avvalendosi della sua vasta organizzazione operativa.

La maggiore attenzione verso le rilevanti problematiche delineate richiederà sempre più lo sviluppo di mezzi in grado di assolvere efficacemente, anche se su base di non interferenza con l'attività istituzionale, i compiti aggiuntivi dettati dalle esigenze del momento.

Tra questi sono già di attualità:

- la sorveglianza e il controllo della situazione del traffico e della situazione ambientale lungo la fascia litoranea costiera che si sviluppa, come è noto, per circa 8 000 chilometri e per la quale si rende indispensabile un'adeguata catena radar che copra almeno le aree più significative del fronte meridionale;
- il pattugliamento marittimo in alto mare da attuare con aeromobili e soprattutto con unità navali ad assicurare con maggiore continuità la presenza e la capacità di intervento anche a fini di conoscenza dell'ambiente marino, ecologici e di prevenzione antinquinamento;

— il concorso a operazioni di protezione civile o umanitarie con unità di adeguate capacità logistiche e di sostegno, idonee per flessibilità d'impiego e mezzi di comunicazione a costituire un centro di coordinamento avanzato dei soccorsi.

Sono dell'avviso, in sintesi, che la Marina non dovrà trascurare ogni possibile opportunità che le consenta, se pur a fronte di un eventuale adeguamento di alcune capacità operative, di fornire appropriate risposte anche a esigenze alternative di sicurezza.

A tale scopo un riconoscimento governativo di nuove funzioni divenute preminenti sarebbe necessario e auspicabile per facilitare la ricerca delle opportune sinergie con gli altri settori dell'apparato pubblico interessati.

Recenti passate esperienze, come ad esempio la realizzazione di nave *S. Marco*, in collaborazione con il Ministero della Protezione Civile, e la costruzione dei pattugliatori d'altura, in collaborazione con il Ministero della Marina Mercantile, hanno dato forma concreta a collaborazioni di questo tipo con risultati positivi.

Considerazioni finali

Sono giunto così al termine della mia esposizione ed è questo il momento di trarre delle conclusioni dalle argomentazioni che ho proposto finora.

Le mie conclusioni comunque non hanno la presunzione di indicare soluzioni certe, dalle quali far discendere scelte precise, che al di là delle mie valutazioni e dei miei convincimenti non appartengono alla sfera delle mie responsabilità; mi limiterò pertanto a una sintesi conclusiva che metta in evidenza gli aspetti salienti del tema trattato.

Sono partito dalla descrizione del quadro generale, e ho richiamato l'evidenza della riduzione della conflittualità continentale e l'esigenza della maggiore capacità di controllo sulla turbolenza del Terzo Mondo, destinata sostanzialmente a restare immutata se non ad aggravarsi, con il risveglio islamico.

Queste condizioni fanno sì che l'Italia possa e debba continuare a dedicarsi con maggiore attenzione alla tradizionale politica mediterranea, svolgendo nell'area l'opera di stabilizzazione e moderazione che le è congeniale in relazione alle responsabilità che le saranno delegate o che autonomamente intenderà assumere.

In tale contesto i consueti ruoli svolti dalla Marina Militare non decrescono, ma tendono a riorientarsi e forse anche ad accrescersi; permane, quindi, la necessità di mantenere uno strumento navale adeguato ad assicurare un sufficiente grado di presenza e di autorevolezza, in un quadro di sicurezza che tende a configurarsi in chiave sempre più marittima.

Ho poi rilevato come, in linea con le generali attese create nell'opinione pubblica dalla positiva evoluzione del quadro internazionale europeo, la contrazione delle risorse destinate alla Difesa appare già un fatto ineluttabile con cui dobbiamo responsabilmente confrontarci.

Ho posto in evidenza allora come sia responsabilmente doveroso cogliere l'occasione per definire una nuova struttura dello strumento militare, orientandolo meglio verso le più attuali esigenze di sicurezza del Paese, discendenti dal ruolo politico che l'Italia intende esercitare.

Ho infine osservato che, in una fase in cui la principale minaccia tende a sfumarsi e quindi la "prontezza" delle forze di difesa a divenire meno ossessiva, le Forze Armate debbono adeguare il loro ruolo a quelle che sono le reali vulnerabilità.

Queste, in relazione a quanto sta accadendo e a quello che presumibilmente c'è da attendersi per il futuro, riguardano principalmente i vitali interessi marittimi nazionali e trovano soprattutto nelle forze aeronavali il loro specifico punto di riferimento per le più concrete possibilità di protezione e tutela.

Potrebbe, pertanto, essere necessario dedicare maggiore attenzione all'espletamento di alcuni compiti che in passato sono stati subordinati alle più pressanti urgenze dettate dalla situazione internazionale.

A questo proposito ho inoltre osservato che la Marina è già in grado di svolgere con efficacia anche compiti che hanno assunto una nuova priorità.

Tuttavia, la dimensione attuale del suo strumento operativo, bilanciato nelle sue componenti in una concezione di difesa navale predisposta verso qualsiasi forma di minaccia, è già a livello minimo al di sotto del quale si renderebbero indispensabili delle scelte che annullino alcune capacità a beneficio della sopravvivenza di altre valutate preminenti. Una indiscriminata riduzione di bilancio infatti, al di là di ogni possibile recupero, che sarebbe tenacemente perseguito, ottenibile con alcune razionalizzazioni riduttive soprattutto dell'organizzazione di appoggio a terra e di qualche organo di comando, non potrebbe che abbattersi sull'esile trama dello strumento navale la cui estensione dovrebbe essere drasticamente mutilata. A ciò si aggiunge l'opportunità di realizzare qualche adeguamento delle strutture operative alle più attuali esigenze, dando piena attuazione e sviluppo al servizio della Guardia Costiera affidato alle Capitanerie di Porto, ammodernando e completando la rete radar di vigilanza costiera e aumentando il numero di unità per il pattugliamento.

Vorrei ora racchiudere tutto ciò con una *considerazione finale*: il pianificatore militare dovrà in questi anni scontrarsi, ben più che in passato, con la durissima realtà imposta dal progressivo restringimento delle risorse, per certi versi ragionevole anche in correlazione al debito pubblico, in un quadro internazionale contraddistinto da una grande anche se incerta speranza, e profondamente cambiato rispetto a quello tradizionale.

Ridurre l'effettiva assegnazione delle risorse in uguale misura in tutti i settori dell'apparato della Difesa, "pantografando" in piccolo le componenti di ciascuna Forza Armata e mantenendo inalterato il rapporto tra le attuali missioni operative interforze, equivarrebbe — a mio avviso — a ignorare gli storici cambiamenti in atto, e le conseguenti nuove vulnerabilità ed esigenze di sicurezza del Paese.

Ne risulterebbero infatti penalizzate proprio quelle forze per le quali non solo sono rimasti immutati e quasi certamente accresciuti i compiti tradizionali, ma se ne sono delineati di nuovi, diversificati e ad alto contenuto di sensibilità pubblica.

Se il Paese sente il bisogno di alleviare il peso dell'apparato militare sulla finanza pubblica in un momento di più serene prospettive nei rapporti tra i popoli che hanno fatto la Storia, credo sia giunto il momento per i responsabili militari di dare una risposta positiva, d'iniziativa, che sia libera finalmente da storici condizionamenti e sia in grado di rinnovare il "Modello di Difesa" in una visione realmente unitaria e integrata, al passo con i canoni moderni che impongono di produrre efficienza secondo le più attuali esigenze della sicurezza nazionale.

Solo così avremo compiutamente aggiornato l'alta missione che ci è assegnata dalla Costituzione e saremo in grado di riguadagnare quel pubblico consenso che è linfa insostituibile per il morale e per l'entusiasmo degli uomini con le stellette.



Il pattugliatore *Cassiopea* visto d'fī prora

LA DIMENSIONE MARITTIMA DEL PILASTRO EUROPEO DELL'ALLEANZA

*Conferenza tenuta il 17 giugno 1992
al Centro Alti Studi della Difesa
dal Capo di Stato Maggiore della Marina
Ammiraglio di Squadra GUIDO VENTURONI*

Introduzione

La mia esposizione, volta ad esaminare gli aspetti marittimi del processo in atto verso una più stretta cooperazione europea nel campo della difesa, si articola in tre parti. Nella prima verrà fatto cenno alla evoluzione delle tradizionali alleanze in cui l'Italia si riconosce; nella seconda sarà delineato il quadro della cooperazione esistente in campo marittimo e saranno esaminate le possibilità e le prospettive di un suo ampliamento; infine sarà valutata l'importanza del ruolo della Marina italiana in tale nuovo contesto di più stretta collaborazione internazionale, avendo a mente gli indirizzi di politica militare e le strategie delineate nel Nuovo Modello di Difesa e quindi anche con l'occhio rivolto al futuro.

La NATO e l'UEO - Evoluzione in atto

Non dico nulla di nuovo se affermo che le tradizionali alleanze di cui l'Italia ha liberamente scelto di far parte, stanno attraversando una fase di profonda evoluzione. È un'evoluzione che non poteva essere tanto rapida e radicale quanto quella subita dallo scenario internazionale ma che cerca tuttavia di



Il Capo di Stato Maggiore della Marina ammiraglio di squadra Guido Venturoni.

far meglio corrispondere la NATO alla mutata situazione, attraverso la definizione di nuove funzioni e di nuovi ruoli, minimizzando i rischi di una perdita di identità.

Il passaggio dalla "difesa collettiva" in chiave Est-Ovest ad una "policy" — peraltro di non facile attuazione — di "sicurezza collettiva globale" non costituisce un semplice aggiornamento strategico bensì un cambiamento concettuale sostanziale. La realtà dei nuovi scenari, con l'esplosione di conflittualità etniche e di rivendicazioni nazionalistiche, con i rischi di una probabile proliferazione delle armi di distruzione di massa, con l'instabilità dovuta alla coniugazione di "povertà economica" e "ricchezza demografica" tipica dei Paesi del 3° e del 4° mondo, richiedono nuove politiche di sicurezza globali. La NATO cerca di recepire queste nuove esigenze muovendo i propri passi nella direzione di una revisione strategica, strutturale e organizzativa. Il quadro che ne sta emergendo è quello di una Alleanza aperta a forme di cooperazione con i Paesi del Centro Europa e con le repubbliche ex-sovietiche. Una cooperazione soprattutto di segno politico ma che non trascura la dimensione militare della sicurezza. Certo alcuni anni addietro ben pochi avrebbero ipotizzato che la NATO avrebbe impegnato tante energie nella costituzione di un Consiglio di Cooperazione del Nord Atlantico, con un braccio di azione praticamente esteso a tre continenti, foro di riferimento e di dialogo per tutte le neo-democrazie europee. Anche sotto il profilo militare i cambiamenti sono rilevanti.

Sono cambiati i presupposti concettuali strategici, è in corso una revisione riduttiva delle strutture di Comando ma, soprattutto, è in corso una revisione della struttura delle Forze. Quest'ultimo mi sembra il punto centrale. La tendenza è infatti verso una organizzazione dove non ci sarà più un grande ombrello al riparo del quale ci si possa defilare. Il grosso delle Forze operative dei Paesi membri dovrà far parte di dispositivi multinazionali di immediato o rapido impiego e reazione; ciascuno dovrà fornire un contributo concreto alla sicurezza comune: il contributo che riterrà politicamente e militarmente accettabile e sostenibile, ma non esisteranno più soluzioni di comodo.

L'efficienza, l'organizzazione logistica, la professionalità dei rispettivi strumenti militari e quindi, in buona sostanza, lo sforzo che ciascun Paese profonderà nel settore della difesa saranno sotto gli occhi di tutti e i dividendi politici, in termini di sicurezza, saranno proporzionali a tale sforzo.

Nel settore navale, come tutti loro sanno, siamo già partiti in questa direzione e la Forza Navale permanente del Mediterraneo, la STANAVFORMED, è già una realtà dallo scorso 30 aprile. A partire dal 1° settembre la Marina italiana fornirà per un anno l'unità sede del Comando della Forza ed il suo comandante.

Ritengo che sia interesse di tutti assecondare questi cambiamenti volti a conferire nuova credibilità ad un'Alleanza, quella atlantica, che è ancora l'unico elemento d'ordine esistente nel nuovo quadro internazionale. Vi è poi un altro fatto che tende a diventare determinante nella nuova NATO: il dispositivo militare avanzato degli Stati Uniti per la difesa dell'Europa appare destinato ad una significativa contrazio-

ne. E questo non potrà non comportare un'attenuazione di fatto della leadership americana nell'ambito del teatro europeo.

Ma è appunto su una diversa valutazione di questa prospettiva che si incentra il latente e a volte palese disaccordo tra l'America e una parte dell'Europa.

Una cosa appare certa: in un mondo che cambia, i Paesi di maggiore peso economico dovranno assumersi maggiori responsabilità anche di ordine strategico/militare. In questa prospettiva non è da escludere che gli Stati Uniti, pur cercando di mantenere un ruolo preminente nell'Alleanza, indirizzino la loro attenzione verso scenari non-europei e siano quindi meno propensi a mantenere nel teatro europeo larghi spiegamenti di forze in stato di elevata prontezza con costi assai elevati.

Questa evoluzione non può che comportare una rivalutazione del cosiddetto "pilastro europeo" che dovrà farsi sempre più direttamente carico degli oneri militari dell'Alleanza, acquisendo tuttavia auspicabilmente un maggiore peso politico.

In tale quadro i Paesi europei della NATO saranno chiamati non solo ad una più trainante azione politica ma anche a sopperire, laddove possibile ed attraverso una più spinta cooperazione reciproca, ad una riduzione della presenza americana.

Ciò richiederà una più accentuata integrazione delle forze europee, un maggior peso europeo nei Comandi e negli Stati Maggiori internazionali ed anche un attento esame della tipologia delle forze, perché è inevitabile che la riduzione della presenza americana comporti la minore disponibilità di alcuni assetti strategici prima assicurati dal maggiore alleato.

Queste osservazioni portano direttamente alla domanda: quali le prospettive future per l'UEO? Va innanzitutto detto che questa struttura, rivitalizzata anche dalle buone prove fornite — soprattutto in campo navale — nelle attività di coordinamento operativo svolte in occasione delle due crisi del Golfo, si pone, a mio avviso, come la sola praticabile architettura sotto la quale dar corpo, per lo meno nel medio termine, ad un rinnovato processo di identità europea nel campo della difesa.

Così si è espresso il vertice della NATO a Roma lo scorso novembre ed in questi termini, soprattutto, ha trovato espressione il mandato del vertice europeo di Maastricht.

Quest'ultima tappa (sperando che non ci siano ripensamenti) ha contribuito ad un'accelerazione del processo di aggregazione che si va concretizzando con l'imminente varo di una Cellula UEO di Pianificazione militare nella quale saranno rappresentati gli Stati Maggiori dei Paesi membri.

In questo quadro non si può sottacere l'iniziativa bilaterale franco-tedesca che, sulla base dell'esperienza fatta con la costituzione di una brigata formata con reparti delle due Nazioni, prevede la creazione entro il 1995 di un Corpo d'armata congiunto, il cosiddetto Eurocorpo. Tale iniziativa, secondo le dichiarate intenzioni dei due proponenti, dovrebbe porsi quale primo passo, aperto ad altri Paesi dell'Europa, di un polo di aggregazione per un futuro esercito europeo.

L'iniziativa è certamente degna di grande attenzione anche se un accordo bilaterale maturato in pratica al di fuori dell'UEO, proprio nel momento in cui la stessa

UEO va muovendosi nella direzione di una aggregazione delle forze europee, può generare malintesi. Certo non c'è chiarezza di valutazioni: alcuni considerano l'iniziativa una spinta in direzione dell'Unione Europea, altri la giudicano dispersiva degli sforzi congiunti se non ricondotta rapidamente nell'alveo comune dell'Unione.

Sempre nel solco di un rapporto privilegiato bilaterale sembra altresì inserirsi la decisione di attivare due volte l'anno una forza navale franco-tedesca.

Ebbene, come valutare realisticamente queste iniziative? Certo si avverte nelle diverse posizioni espresse un diverso giudizio sul peso da attribuire al legame transatlantico che, a mio avviso, non deve essere prematuramente indebolito.

Non è realistico, almeno nel breve-medio termine, aspirare ad una autonomia strategica dell'Europa dall'America, anche se è da favorire un parziale trasferimento di ruoli e di responsabilità.

Ma, per quanto diversificati siano gli approcci politici dei vari Paesi e per quanto distanti possano apparire alcuni orientamenti, a me sembra che il cammino verso l'unificazione europea, nonostante le numerose difficoltà ancora esistenti, non abbia alternative plausibili. Esiste peraltro il rischio che, come nel campo economico, anche nel campo della sicurezza possa configurarsi la possibilità di una Europa a due o più velocità. Mi auguro che ciò non succeda e che il prossimo periodo di presidenza dell'UEO possa consentire all'Italia di apportare un contributo importante al consolidamento di una più organica politica europea della sicurezza.

Certo è che l'affermazione di una posizione di "pari dignità" in tale processo dovrà essere sorretta da coerenti decisioni politiche inerenti la concreta attuazione del processo di riconfigurazione dello strumento militare nazionale delineato nel Nuovo Modello di Difesa. Perché senza uno strumento adeguato ogni legittima aspirazione ad un ruolo politico di maggiore peso risulterebbe velleitario.

In tutti i casi, quali che siano le decisioni politiche sullo strumento militare nazionale, non è pensabile che i Paesi membri dell'Unione Europea Occidentale possano rendere disponibili forze di pronto impiego su base separata a tutte le Organizzazioni internazionali in cui essi si riconoscono, ovvero NATO, UEO, CSCE, ONU ecc.. Andrà quindi ricercato un meccanismo in base al quale le forze rese disponibili dai singoli Paesi possano venire utilizzate in modo flessibile, sotto diverse etichette, ma senza una duplicazione o proliferazione di strutture di pianificazione e di comando, adottando, per quanto possibile, la soluzione del cosiddetto "doppio cappello".

Cooperazione marittima europea, situazione e prospettive

In campo navale l'impiego di complessi multinazionali o, quanto meno, la capacità di operare in forma integrata sono state, fin dall'inizio, un fatto normale nell'ambito dell'Alleanza Atlantica.

Ed è per questo che assai raramente l'aspetto navale polarizza l'attenzione del dibattito sulla costituzione delle forze multinazionali.

Per le Marine dell'Alleanza operare in un contesto multinazionale è pratica comune, acquisita da sempre. Le cosiddette Forze Navali "su chiamata" risalgono agli anni Sessanta ed hanno visto sempre una larga partecipazione delle Marine NATO.

Ma, al di là di questa evidente capacità di operare insieme o forse proprio in relazione a questa concreta possibilità, si avverte oggi l'esigenza di sviluppare e istituzionalizzare forme di cooperazione che vanno oltre le consuete, pur strette interrelazioni sviluppate in ambito NATO. Si estendono così le iniziative e le intese bi o multilaterali portate avanti in primo luogo in ambito regionale.

Elemento centrale e terreno fertile per lo sviluppo di tale cooperazione è stata indubbiamente la comune volontà, affermata da tutte le Nazioni interessate, di assicurare una attiva azione di presenza in un teatro, quello marittimo, non contrassegnato da confini e nel quale debbono essere salvaguardati interessi vitali per le Nazioni occidentali.

Recentemente siamo stati testimoni e attori di questo tipo di accordi. Mi riferisco alle cosiddette "Intese Tecniche" bilaterali con Francia e Spagna che regolano forme progressive di cooperazione operativa, nei settori navali ed aereo, e che confermano la rilevanza che viene attribuita alle forze aero/marittime ai fini della prevenzione e del controllo delle crisi regionali.

Sulla base offerta sia dalle strutture della NATO e sia da questi accordi bilaterali si è inserita, da alcuni anni, una rete di rapporti che vede impegnati come diretti protagonisti i Comandanti delle Squadre Navali operanti nel Mediterraneo. Sono in atto ormai da tempo incontri periodici fra i responsabili, sono istituzionalizzati collegamenti nei rispettivi comandi, vengono ricercate tutte le possibili occasioni per operare ed addestrarsi congiuntamente. Tale processo di ampliamento e di consolidamento dei rapporti multilaterali è particolarmente intenso tra le Marine francese, spagnola, italiana e statunitense.

L'esigenza di conseguire forme più spinte e diversificate di cooperazione discende sia da un interesse di carattere generale e sia da ragioni specifiche legate ad una diminuzione delle forze disponibili.

Una consistente contrazione della presenza americana è già un dato di fatto.

In sostanza, la ricerca di più stretti rapporti operativi è un chiaro indicatore dell'esigenza di ricercare, oltre che una maggiore integrabilità delle forze, già peraltro ad adeguato livello, una maggiore integrazione delle missioni, in modo da far diventare da episodica a ordinaria l'esecuzione congiunta di missioni di comune interesse.

In un'ottica europea questo è un fatto rilevante ed è, direi, un passo indispensabile per progredire verso il rafforzamento del cosiddetto pilastro europeo dell'attuale sistema di sicurezza.

A tal fine, anche in vista di una presumibile progressiva riduzione dei livelli di forze, sono state esaminate tutte le possibili forme di cooperazione e di armonizzazione degli strumenti navali per conseguire economie di scala e una maggiore effi-

cienza operativa.

Ciò è avvenuto, in particolare, nel corso di un recente incontro dei Capi delle Marine europee tenutosi all'Aja, su iniziativa olandese, lo scorso mese di marzo.

In tale circostanza, a parte l'unanime consolidato convincimento della necessità di una più incisiva "realtà" navale europea e la conferma dell'elevata valenza delle forze navali per le loro caratteristiche intrinseche di versatilità, flessibilità e mobilità, sono state discusse e approfondite alcune questioni di rilevante importanza.

Innanzitutto: quali i concetti e i criteri da applicare per una estensione e per un più elevato rendimento della cooperazione internazionale?

Diverse sono subito apparse le soluzioni possibili.

Una soluzione apparentemente attraente è quella della divisione dei compiti, con la conseguente esigenza di una specializzazione per settori di attività.

In realtà la divisione dei ruoli, nell'attuale fase di costruzione dell'Europa, può ostacolare anziché facilitare la cooperazione internazionale.

Ma non si tratta solo di questo.

La specializzazione per compiti richiede un livello di integrazione politica e una chiarezza di situazione strategica che non è ipotizzabile nel prossimo futuro.

La specializzazione ha bisogno di riferimenti assai precisi che difficilmente potranno mai esserci. La specializzazione è essenzialmente statica, riduce o annulla la flessibilità richiesta dalla politica e produce effetti pressoché irreversibili. La perdita di alcune capacità operative a vantaggio di altre inaridisce e restringe la visione stessa dei problemi e delle situazioni operative, oltre ad annullare certe potenzialità tecnologiche. Infine, la specializzazione si presta a uno scarico di responsabilità tra i partners che ha effetti deleteri sulla fiducia reciproca.

Eppoi, chi decide quali specialità, quali ruoli e a chi affidarli? Le difficoltà di un accordo sarebbero pressoché insormontabili.

Questo tipo di approccio è quindi da rigettare senza appello.

La cooperazione deve essere dunque fondata su altri concetti. Vediamone alcuni.

Un primo concetto può essere dato dall'approccio regionale, basato sulla posizione geografica dei partners. La cooperazione si svilupperebbe essenzialmente nell'ambito di sottogruppi regionali anche se, in linea di principio, ciò non dovrebbe porre limiti rigidi al teatro operativo di tali sottogruppi. La contiguità geografica e la familiarità con le normali aree di attività sono certamente gli aspetti vantaggiosi di un approccio siffatto. Tuttavia anche questo — soprattutto se interpretato in modo esclusivo — è, a mio avviso, un concetto da respingere.

L'aggregazione per sottogruppi regionali contrasterebbe con l'idea dell'Europa unita come noi la concepiamo e potrebbe ostacolare lo stesso processo di integrazione che noi ricerchiamo e auspichiamo.

Certo non lo faciliterebbe.

Ovviamente ciò non significa che tra i partners regionali non dovranno esistere

relazioni più strette e cambi più attivi che non con quelli più lontani: questo è nella natura delle cose. Significa solo che sul piano degli indirizzi generali, della pianificazione, della cooperazione tecnica e operativa, della interoperabilità ecc... non possono né devono esserci compartimenti separati in ambito europeo.

Un secondo concetto potrebbe essere quello della complementarità. È un concetto che ha del buono in quanto può consentire di ovviare alle rispettive debolezze attraverso la somma di capacità operative complementari.

Ma è anche evidente il rischio, insito nell'adozione di un tale approccio, di scivolare verso quella specializzazione per compiti che abbiamo già condannato. Anche questa volta, naturalmente, non bisogna estremizzare.

È chiaro che tra i vari Paesi europei potranno esserci differenze di capacità operative dipendenti dalla tipologia o da un diverso bilanciamento delle forze. In tal caso la somma di esistenti capacità complementari può fornire una risposta valida a fronte di specifiche esigenze.

Occorre solo evitare di assumere la complementarità come criterio "a monte" per le stesse ragioni che ci hanno portato a escludere il concetto della specializzazione.

Un terzo approccio, rivelatosi per valutazione unanime come il più valido, è quello della omogeneità delle forze.

L'omogeneità postula strumenti bilanciati, per quanto possibile simili, in grado di fornire livelli di risposte adeguate attraverso il contributo omogeneo dei singoli partners. La similitudine degli strumenti comporta vantaggi evidenti. In primo luogo consente ai singoli Paesi di conservare una propria flessibilità operativa. La cooperazione non è condizionata da rapporti privilegiati dipendenti da vincoli regionali o da esigenze di complementarità. È garantito il mantenimento di quelle conoscenze ad ampio spettro che facilitano il confronto e la collaborazione nel campo delle dottrine tattiche, delle procedure, dei metodi, delle soluzioni tecniche ecc...

È anche evidente che questo tipo di soluzione richiede un più alto grado di interoperabilità e questo tende a promuovere la standardizzazione dei mezzi nonché a facilitare la piena integrazione delle forze e l'evoluzione verso una logistica comune, con evidenti vantaggi anche di ordine economico.

Inoltre, aldilà di queste considerazioni di ordine concettuale, c'è da tenere realisticamente conto del fatto che gli interessi nazionali rimarranno presumibilmente ancora per lungo tempo un fattore determinante delle politiche di sicurezza dei Paesi europei. Di conseguenza il mantenimento di strumenti navali in cui siano presenti tutte le principali componenti operative è considerato necessario da parte delle principali Nazioni dell'Europa.

La soluzione da perseguire, il criterio da adottare è dunque quello dell'omogeneità, fermo restando che forme specifiche di cooperazione potranno meglio concretizzarsi sia su base regionale e sia in forme complementari.

Altri elementi importanti sono emersi durante questa approfondita consultazione dell'Aja.

È stato confermato che la funzione di prevenzione e di gestione delle crisi, che continuerà a vedere le Marine in prima linea, richiederà, da un lato, il mantenimento di una capacità di controllo del mare nelle aree d'interesse e, dall'altro, lo sviluppo ulteriore di una capacità di proiezione di potenza anche in misura limitata. Ciò serve innanzitutto a dare credibilità a certe possibili forme di intervento ed a consentire, se necessario, l'istituzione di una adeguata cornice di sicurezza in operazioni di recupero di connazionali o anche per missioni di carattere umanitario in aree a rischio.

È stata inoltre giudicata favorevolmente la possibilità di armonizzare le rispettive attività, intensificando gli scambi informativi attinenti le pianificazioni operative attraverso l'estensione di una prassi che è già in atto a livello regionale.

Sono state infine esaminate tutte le possibili misure volte a conseguire economie. Un settore suscettibile di favorevoli sviluppi in tal senso è quello attinente la disponibilità e l'uso dei supporti operativi nazionali (poligoni, centri di misure, centri di addestramento ecc.).

Poiché le Nazioni europee hanno un significativo complesso di strutture di supporto, una migliore e più generalizzata conoscenza delle loro caratteristiche e delle loro potenzialità può offrire prospettive di comune utilizzazione di alcune risorse con reciproco vantaggio.

In buona sostanza si può affermare che, pur essendo la collaborazione tra le Marine dell'Europa una realtà in atto da tempo, le sfide operative e finanziarie del prossimo avvenire hanno accentuato l'esigenza di una più estesa cooperazione.

È certo difficile non essere d'accordo sull'opportunità di perseguire questo obiettivo, ma una breve notazione conclusiva su questo argomento s'impone. Per andare oltre le dichiarazioni di buona volontà e per fornire un contributo concreto in tal senso è necessario che siano soddisfatte alcune importanti condizioni.

Il conseguimento di un adeguato livello di uniformità con le principali Marine europee può richiedere l'accettazione di requisiti operativi più stringenti ed esigerà certamente il mantenimento di standard qualitativi assai elevati. Dovremo, in parole povere, saper mantenere il passo degli altri e ciò, come vedremo, non sarà affatto facile.

Ruolo e futuro della Marina italiana

Vediamo infine qual è il contributo che la nostra Marina può dare alla dimensione marittima del pilastro europeo dell'Alleanza, in una prospettiva che si spinge fino alle soglie del nuovo millennio.

Ebbene, la Marina ha certamente le carte in regola per corrispondere, in condizioni di pari dignità, all'evoluzione del contesto internazionale che abbiamo appena delineato e per partecipare a pieno titolo anche alle iniziative di punta, volte ad

accelerare ed estendere il processo di cooperazione in atto e rafforzare il ruolo dell'Europa.

La ricerca della collaborazione in campo navale con le principali Marine alleate ha costituito una costante della nostra linea di condotta.

La Marina italiana può affrontare le nuove sfide con un vasto patrimonio di esperienza accumulato in attività a forte caratterizzazione internazionale. Un'esperienza arricchita nell'ultimo periodo da numerosi impegni operativi reali, anche in mari lontani, che hanno messo in evidenza la capacità di rapida e piena integrazione delle nostre unità e dei nostri equipaggi in dispositivi internazionali di elevata complessità, caratterizzati da un alto grado di efficienza e di efficacia operativa.

I livelli di professionalità e di validità tecnologica raggiunti sono il risultato di un'azione che parte da lontano. Un'azione fatta di scelte lungimiranti e di impegno tenace. Vorrei ricordare solo alcune cose: la Marina italiana fu la prima Marina europea ad installare sulle sue navi sistemi missilistici antiaerei a medio raggio e la prima a prevedere l'imbarco di elicotteri anche su unità di piccolo tonnellaggio. Fu tra le prime ad adottare, dopo la U.S. Navy, sistemi di comando e controllo fondati sull'elaborazione e lo scambio automatico dei dati. Fu tra le prime, in Occidente, a realizzare sistemi missilistici antinave e, parallelamente, sistemi di difesa ravvicinata antimissile. Fu tra le prime — in Occidente — ad adottare la propulsione a gas e tra le prime a sviluppare sistemi di guerra elettronica. Stiamo ora acquisendo anche una componente aerea imbarcata con un ulteriore miglioramento della nostra capacità operativa. Naturalmente non tutto ciò che è stato fatto è a livelli da primato, però si può affermare che nella maggior parte dei casi, ed escludendo il nucleare, in Europa siamo qualitativamente all'altezza dei nostri partners più importanti e siamo quindi in grado di svolgere un ruolo — se non proprio paritetico, considerata la minore disponibilità di risorse — almeno paragonabile a quello dei nostri principali alleati.

Tutto questo è stato possibile anche a seguito dell'approvazione della nota legge navale del 1975 che ha consentito la realizzazione di unità operativamente valide e tecnologicamente avanzate.

In sostanza, per farla breve, la composizione della sua linea operativa e la preparazione dei suoi equipaggi consentono alla nostra Marina di collocarsi oggi su livelli di efficienza e su "standards" di impiego omogenei con quelli degli altri Paesi dell'UEO anche se disponiamo, rispetto a Francia, Germania e Regno Unito, di un numero sensibilmente inferiore di mezzi. Quantitativamente siamo infatti su livelli di mera sufficienza.

Tuttavia, ed occorre dirlo con chiarezza, a questa situazione qualitativamente soddisfacente e quantitativamente ancora sufficiente non corrispondono prospettive atte a garantire nel tempo il mantenimento di queste posizioni.

È stato, questo è vero, pubblicamente riconosciuto che l'esistenza di uno strumento navale flessibile e qualificato ha consentito al nostro Paese di fornire un

apprezzabile contributo alla sicurezza internazionale. D'altra parte, per ciò che ci concerne, la consapevolezza dell'importanza dello sforzo che ci veniva richiesto ci ha spinti ad aderire senza riserve alle esigenze d'impiego dettate dalle circostanze.

Ma, paradossalmente, negli ultimi 3-4 anni, ad un aumento degli impegni ha fatto riscontro, anziché un incremento, una diminuzione delle risorse disponibili. Questo, è noto, si deve certo ad una situazione particolarmente difficile della finanza pubblica, ma si deve anche all'idea che il crollo del Patto di Varsavia dovesse comportare — "illico et immediate" — una riduzione della spesa militare, senza tenere conto dei livelli di partenza e del loro rapporto con quelli degli altri Paesi alleati.

Per far fronte a questa insufficienza di risorse la Marina ha affrontato numerosi sacrifici ed ha preso provvedimenti di notevole portata.

Qualche esempio.

Tra il 1989 e il 1992 abbiamo ridotto il personale militare senza rapporto d'impiego di circa 7 500 unità, pari al 22% della forza bilanciata dell'89. Ulteriori tagli sono previsti nel '93.

Le spese d'esercizio, a prezzi costanti, sono passate dai circa 990 miliardi del 1989 ai 937 del 1992 e ciò mentre le ore di moto della Squadra Navale subivano un'impennata a causa degli impegni internazionali assunti.

Abbiamo, come si suol dire, raschiato il fondo del barile.

Ma, nonostante ciò, le spese destinate all'ammodernamento — a valori attualizzati al 1992 secondo gli indici ISTAT — sono passate, nello stesso arco di tempo, da 1 265 mld. a 910 mld., con una contrazione complessiva del 28%.

Ebbene, se questa situazione dovesse durare, la nostra Flotta subirebbe un pesante logoramento e, in assenza di provvedimenti che consentano una incisiva ricapitalizzazione degli strumenti operativi, a fine decennio si verificherà una contrazione di quasi il 50% della linea delle nostre unità d'altura e cioè un dimezzamento dei livelli di forze previsti dal nuovo Modello di Difesa. In tale contesto una riduzione ancora più drastica subirà la linea delle unità maggiori e in particolare la componente "Incrociatori" che passerà da tre unità ad una sola.

Un po' di sollievo, nell'assolvimento di alcuni compiti, potrà venire dall'acquisizione di quattro delle unità originariamente destinate all'Iraq, se il decreto che ne prevede la cessione alla Marina sarà convertito in legge.

Sono navi che troveranno certamente utile impiego ma che non potranno risolvere il problema del rinnovamento della linea delle unità d'altura, rinnovamento che, per essere efficace, dovrà essere avviato nel volgere di alcuni anni.

Se ciò non avvenisse sarebbe difficile parlare di ruoli significativi per la nostra Marina, sia nel quadro di una semplice evoluzione dell'Alleanza Atlantica e sia, a maggior ragione, nella prospettiva di un pilastro europeo rafforzato e con un livello di integrazione superiore a quello attuale.

Non sarebbe infatti possibile perseguire quel criterio di omogeneità che, come abbiamo visto, è alla base di una più stretta cooperazione europea.

L'assenza o l'insufficienza di programmi di rinnovamento impedirebbe o limiterebbe fortemente anche le prospettive di cooperazione sul piano tecnologico. Le possibilità per la nostra industria di inserirsi in modo significativo nelle realizzazioni e nelle imprese di carattere multinazionale diminuirebbero in modo probabilmente irreversibile.

Ecco perché al Modello di Difesa elaborato e presentato sul finire dello scorso anno deve essere associata una programmazione che — sia pure in modo graduale, considerate le gravi difficoltà economiche del momento — ci consenta di rimanere agganciati ai nostri alleati e di continuare a svolgere un ruolo sufficientemente attivo, così come abbiamo fatto finora, per corrispondere in modo adeguato alle nuove esigenze di sicurezza collettiva.

Considerazioni conclusive

E ora alcune note finali che riassumono i contenuti essenziali di questa mia relazione.

Con riferimento all'evoluzione in atto nell'ambito dell'Alleanza Atlantica ritengo sia importante sottolineare conclusivamente l'esigenza di appoggiare e di favorire un adeguamento anche sostanziale del ruolo della NATO, preservandone però la centralità.

Un processo di revisione dell'organizzazione, dei suoi scopi e della struttura militare dei comandi e delle forze è quantomai necessaria, ma bisogna stare attenti a non smantellare. Non dobbiamo dimenticare — e mi riferisco in particolare al settore navale — che l'esistente capacità di cooperare e di integrarsi si fonda su una base comune di norme, di dottrine, di procedure, di linguaggio, di informazioni, di conoscenze, di canali di comunicazione, di codici e di prescrizioni sviluppati e aggiornati dalla NATO.

È su questa base comune e consolidata che si debbono sviluppare specifiche forme di cooperazione più ristrette e non antagoniste, quali quelle realizzabili attraverso l'Unione Europea Occidentale.

Quest'ultima può essere un foro e un mezzo importante per arrivare a quel rafforzamento del pilastro europeo dell'Alleanza, preludio ad un progressivo trasferimento di responsabilità da una sponda all'altra dell'Atlantico con conseguente maggiore peso politico dell'Europa in un sistema di sicurezza globale.

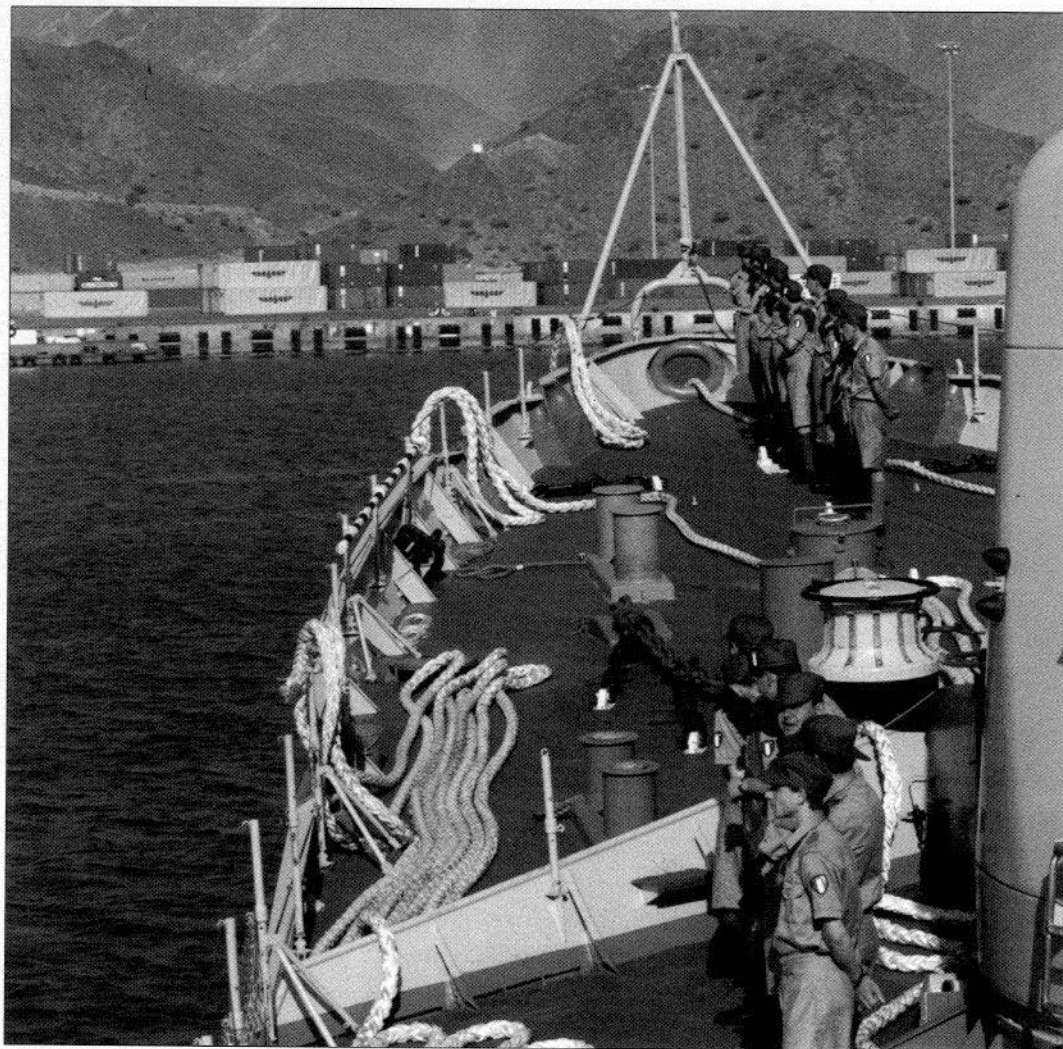
I provvedimenti relativi all'istituzione di forze multinazionali a prontezza differenziata sono, a mio avviso, una risposta appropriata a fronte del cambiamento della situazione internazionale. Nell'ambito di tale processo la dimensione marittima occupa una posizione di rilievo per l'intrinseca capacità delle Marine di essere efficaci e flessibili strumenti di una politica di sicurezza allargata. È pertanto necessario che nei nascenti organi di pianificazione NATO ed UEO, dedicati appunto alla

costituzione ed alla gestione delle forze multinazionali, sia dato adeguato risalto agli aspetti navali.

Infine: la Marina italiana è attualmente in grado di fornire un contributo qualificato alla nuova strategia dell'Alleanza ed al rafforzamento del pilastro europeo, conferendo sostanza, credito e prestigio al ruolo dell'Italia. Questa capacità rischia tuttavia di ridursi o addirittura di dissolversi, con effetti probabilmente irreversibili, se non si registrerà nel prossimo futuro un'inversione di tendenza relativamente alle risorse finanziarie di cui la Marina potrà disporre.

Prima di arrivare a tanto io credo che valga la pena di riflettere.

Golfo 2° - Unità del 20° Gruppo Navale in operazione di ormeggio.





La nave *San Giorgio* e un automezzo dell'Esercito durante una delle missioni italiane in Somalia.





Le unità da trasporto *S. Marco*, *San Giusto* e *San Giorgio* in navigazione seguite da aliscafi.

Il cacciatorpediniere *Intrepido* in navigazione.



I NUOVI SCENARI

Quale risposta sul mare e dal mare?

*Conferenza tenuta il 16 giugno 1993
al Centro Alti Studi della Difesa
dal Capo di Stato Maggiore della Marina
Ammiraglio di Squadra GUIDO VENTURONI*

L'appuntamento annuale con il CASD costituisce per me motivo di impegno e di grande interesse perché ritengo che questa sia la sede più appropriata per offrire spunti di riflessione ed elementi di discussione e di approfondimento su temi e problemi che, traendo origine dalle vicende del presente, cercano di individuare e di proporre indirizzi e prospettive per il futuro.

Questo tentativo di prefigurare le esigenze del futuro è tanto più importante quanto più lunghi sono i tempi di concepimento, realizzazione e ricambio dei mezzi che sono alla base delle capacità operative delle singole Forze Armate. Per la Marina si tratta sempre di tempi assai lunghi: ecco allora che si cerca di attenuare i rischi insiti in qualsiasi tipo di previsione attraverso l'estesa applicazione dei concetti di polifunzionalità e di armonica composizione della linea dei mezzi, sì da poter far fronte nel modo più ampio e flessibile alla possibile evoluzione degli scenari.

Franca, però, ciò che è avvenuto in questi ultimi anni è assai più di una semplice evoluzione: si è trattato di una rottura talmente netta degli equilibri geo-strategici preesistenti, con scenari così diversi dai precedenti, da esigere una riflessione sulle risposte da dare alle presumibili esigenze del futuro.

Da qui il titolo di questa conversazione.

Il contesto geopolitico

Confesso che nell'affrontare l'esame del contesto geopolitico dal quale traggono origine e attendibilità i nuovi scenari e le loro proiezioni future, ho avuto qualche dubbio.

L'argomento è stato infatti talmente sviscerato in questi ultimi anni che qualunque cosa si dica si rischia di ripetere cose già dette più volte, nelle sedi più autorevoli e dagli analisti più qualificati.

Ritengo tuttavia di non poter fare a meno di richiamare gli aspetti essenziali dell'attuale situazione, limitandomi ad alcune notazioni di carattere generale, anche per dare organicità alla trattazione del tema.

Tra l'altro bisogna dire che un buon numero delle valutazioni e delle analisi eseguite o delle preoccupazioni espresse negli anni passati ha trovato una conferma nei fatti, e ciò rafforza alcuni convincimenti e dà maggiore peso ad alcuni argomenti che potevano apparire sostenuti da basi soltanto ipotetiche.

Un primo punto, confermato dagli avvenimenti di cui siamo giorno dopo giorno testimoni, è che le condizioni di incertezza, che venivano ipotizzate qualche anno fa, a seguito della fine del confronto NATO/PdV, per molti aspetti sono evolute in modo da tramutare in certezze alcune delle previsioni più pessimistiche.

Sono diventate certezze i timori di un aumento delle conflittualità locali, è diventata certezza il rischio di una recrudescenza dei radicalismi di ogni genere, sono diventate certezze le previsioni di crisi ricorrenti e di instabilità endemiche.

Su un piano generale, il tracollo dell'URSS ha lasciato nello scenario mondiale un vuoto di potere che né i Paesi occidentali né le organizzazioni internazionali, nonostante i loro sforzi, riescono ancora a colmare, e ciò ha dato spazio a molti elementi perturbatori.

La crisi economica che ha accompagnato, o forse più propriamente causato la caduta del regime sovietico e la dissoluzione del Patto di Varsavia, appare oggi, anche se in diversa misura, coinvolgere quasi tutte le economie occidentali impegnate in una difficile contingenza per uscire da un preoccupante ciclo recessivo.

I segnali che giungono da ogni parte sembrano purtroppo preconizzare una fase involutiva della vita internazionale piuttosto che la crescita e lo sviluppo attesi e da molti entusiasticamente previsti in quell'ormai "mitico" 1989.

Le speranze accese dal Trattato di Maastricht si sono molto affievolite e ciò rischia di indebolire l'Europa i cui sforzi, sul piano delle relazioni internazionali, risultano spesso privi della necessaria efficacia per la difficoltà di adottare indirizzi univoci e di esprimere una reale, concorde volontà di far fronte comune nel risolvere i problemi che insidiano i fragili equilibri di questo nostro mondo.

Frammentazioni e contrasti d'interesse rischiano di svilupparsi in modo incontrollato e di costituire ostacoli seri al processo di ricerca di un assetto più stabile e pacifico.

La drammaticità, la diversità e l'ampiezza dei fenomeni che contraddistinguono la situazione internazionale, impediscono di darne una descrizione razionale ed esauriente.

La portata dei mutamenti che derivano da questo stato di cose è peraltro difficilmente percepibile nella sua interezza: manca quella prospettiva storica che sola consente di giudicare e capire fenomeni così grandiosi nella loro complessità. Ma, sta di fatto, che la geografia politica tende a mutare velocemente sotto i nostri occhi, spesso con metodi violenti.

Venuta dunque meno la situazione di equilibrio che caratterizzava i rapporti Est-Ovest e che imbrigliava le tensioni locali, si sono riaccesi motivi di aspra conflittualità e si sono sviluppate le crisi più recenti nei Balcani, nell'area Medio-Orientale, in Africa e in altre parti del mondo.

In relazione a tutto ciò mi sembra di poter dire che, se da un lato è emersa una rinnovata volontà e potenzialità d'azione dell'organizzazione delle Nazioni Unite, dall'altro appaiono evidenti i limiti e le difficoltà che la comunità internazionale incontra quando deve risolvere situazioni difficili e complesse – come ad esempio quella iugoslava e quella somala – le quali richiedono assunzioni di responsabilità e rischi di notevole portata.

In questo reale o potenziale critico contesto che, per quanto di più diretto interesse, va dai Balcani al Mar Nero, dal Caucaso al Golfo Persico e al Corno d'Africa, dal Vicino Oriente al Magreb, si inserisce poi il pericolo di una proliferazione delle armi di distruzione di massa e dei relativi vettori.

Quello che ho sommariamente richiamato è un quadro preoccupante che richiede strategie nuove. La NATO e l'Europa hanno di fronte compiti concettualmente più impegnativi e articolati, non più limitati alla garanzia dell'integrità territoriale.

Vediamo quali potrebbero o, meglio, dovrebbero essere le vie da percorrere sulla base delle tendenze in atto.

Gli orientamenti strategici - Le tendenze in atto

Di fronte a una situazione che presenta il rischio concreto di tensioni anche esplosive, originate da fattori diversi, talvolta legati a odi e rancori multisecolari ma spesso connessi con oggettive, strutturali differenze di potenziale di tipo economico/demografico, occorre una strategia globale che, accanto al fattore militare, attribuisca peso crescente all'uso del potere economico. Questo è stato detto da molti e un tale convincimento ha prodotto un'evoluzione del concetto di difesa collettiva verso quello di sicurezza collettiva. Si tratta di un cambiamento concettuale sostanziale ma nient'affatto facile da attuare. Paradossalmente, infatti, negli ultimi tempi è emersa una chiara propensione a un crescente ricorso all'intervento militare quale strumento della politica di sicurezza collettiva.

Al progressivo aumento degli impegni e delle attività delle Nazioni Unite in operazioni di pacificazione o di risposta ad un'aggressione, ha corrisposto un parallelo aumento delle richieste di intervento con forze militari, anche nel caso di azioni umanitarie. Molti interventi di natura militare sono stati e sono gestiti direttamente dall'ONU, ma, in diversi casi, le missioni sono state affidate a gruppi o coalizioni di nazioni che a volte hanno operato nel quadro di alleanze o istituzioni esistenti e a volte no.

I risultati sono stati e sono tuttora contraddittori e discutibili, talvolta deludenti.

Purtroppo la storia non ammette repliche e non ci potrà mai essere la verifica del contrario. È però abbastanza evidente che l'ONU è ancora carente di capacità decisionali e di strumenti operativi.

La strada da percorrere è ancora lunga.

Interventi umanitari e di pacificazione sono stati invocati o richiesti anche in molti altri fori internazionali, soprattutto in Europa, ma la difficoltà di passare dal novero delle buone intenzioni alle azioni concrete è stata altrettanto evidente.

Con riferimento ai fatti di Bosnia, forme di intervento attivo sono state auspicate anche dalla Santa Sede che ha sostenuto la legittimità della "ingerenza umanitaria".

I problemi da risolvere su questa strada sono ancora tanti; ma un fatto è certo: le operazioni militari di una certa complessità non possono non fare riferimento ai Paesi più dotati sul piano degli strumenti operativi, più influenti sul piano politico e più sviluppati sul piano economico.

In primo luogo gli Stati Uniti e Paesi dell'Europa occidentale, che possono, tra l'altro, avvalersi di fori di concertazione e di strutture organizzative e di comando quali la NATO e, con certi limiti, l'UEO. Questo contrasta talvolta col velleitarismo dell'ONU, che tende ad applicare il criterio della massima rappresentatività geografica, criterio che può essere fonte di inconvenienti e di inefficienze assai gravi, anche perché l'ONU non dispone di strutture operative adeguate.

La NATO si è posta il problema di un mutamento istituzionale e ha cercato di aprirsi, soprattutto in Europa, a forme di cooperazione che includono la dimensione militare del problema della sicurezza.

Ma quello che più conta, sul piano militare, è il cambiamento, sia pure faticoso, degli orientamenti strategici e della struttura delle forze.

La creazione di forze di reazione immediata e di reazione rapida il diverso accento posto sul "fuori area" e il passaggio dal nucleare al convenzionale nella scala delle priorità strategiche, sono indicatori sufficientemente chiari di un'evoluzione verso forme di interventismo attivo, sia pure con tutte le difficoltà che questa transizione comporta.

Si tratta, in pratica, di passare da una "strategia della deterrenza"; (anche se questa conserva una sua validità) ad una "strategia dell'azione" e questo comporta anche un cambiamento di mentalità e di atteggiamenti, oltre che di prospettive.

Per diversi aspetti una siffatta evoluzione rafforza la connotazione marittima dell'alleanza, già solida, in verità, per il fatto che le economie occidentali poggiano da gran tempo la loro prosperità e il loro sviluppo sul libero uso del mare.

Sul mare debbono transitare all'occorrenza gran parte delle forze e degli equipaggiamenti necessari per interventi fuori area.

La capacità di controllo del mare resta dunque fattore strategico di primaria importanza, anche se va registrata una riduzione del livello e un mutamento della tipologia delle possibili minacce.

Ma il fatto nuovo che si innesta su questa costante strategia — e cioè la volontà di proporsi come “braccio operativo” per interventi di pacificazione che richiedano l'impiego di mezzi militari — comporta necessariamente una revisione dei criteri che presiedono alla composizione, alla preparazione e all'impiego delle forze navali.

Non c'è dubbio che le numerose operazioni multinazionali che hanno visto operare le forze navali alleate sia in forma integrata, sotto bandiera NATO o UEO, sia in forma coordinata, hanno messo viepiù in evidenza talune loro positive caratteristiche intrinseche: la mobilità, la flessibilità, l'elevato grado di autonomia logistica, l'adattabilità a profili di missione o d'impegno di livello diverso, la prontezza di reazione.

Le forze navali si sono dimostrate indubbiamente le più idonee ad esercitare un supporto flessibile, continuo e prolungato nel tempo all'azione politico-diplomatica, durante la gestione delle crisi. Tuttavia, salvo il caso degli Stati Uniti e pochi altri, esse difettano di adeguata capacità dissuasiva convenzionale nei confronti di conflittualità che si sviluppano normalmente sulla terraferma. In sostanza, per poter svolgere in modo più efficace la funzione di gestione di una crisi, bisogna sviluppare e potenziare la loro capacità di interazione con la terra.

Non basta più operare efficacemente “sul mare” occorre anche — e forse soprattutto — avere concrete capacità di operare “dal mare”.

Questo è — a mio avviso, su un piano generale — il fatto nuovo destinato ad influenzare maggiormente gli orientamenti e le scelte delle principali Marine occidentali.

Una revisione della strategia in tale direzione è in atto nell'ambito della Marina statunitense che, peraltro, è quella che, più di tutti gli altri, ha la capacità di interagire con la terra ferma attraverso forme assai consistenti di “proiezione di potenza”.

È evidente che per una nazione come l'Italia il problema si pone in modo affatto diverso, non solo in termini quantitativi.

È tuttavia necessario che nel nostro ambito il problema sia posto in maniera coerente con il quadro evolutivo generale. Se dobbiamo continuare a far parte in modo attivo delle alleanze, unioni, comunità e organismi internazionali nei quali ci siamo finora riconosciuti, occorre che il nostro contributo sia qualitativamente all'altezza delle esigenze e armonicamente integrabile con quello dei nostri alleati.

Non è, si badi bene, una mera questione di prestigio, ma l'unica via per tutelare al meglio la sicurezza delle nostre stesse forze.

E mi sia consentito aprire una breve parentesi su quello che, in buona sostanza, possiamo definire il problema dei rischi o delle “perdite”. Si tratta di un problema connaturato con ogni tipo di operazione militare, incluse quelle umanitarie per eccellenza (Bosnia docet e anche la Somalia).

Ebbene, nella visione di un tempo, quella che prevedeva scenari di guerra solo per respingere un'aggressione diretta, solo per difendere il suolo patrio, il concetto del contenimento delle perdite era ben presente, ma le perdite in se facevano parte

del quadro. Per quanto dolorose, esse erano considerate un fatto inevitabile e quindi psicologicamente accettato. Oggi la prospettiva è del tutto diversa. Anche in una guerra aperta, come nel caso del Golfo, quello di evitare perdite umane è stato un fattore dominante della strategia della coalizione che combatteva in nome delle Nazioni Unite.

Il timore di gravi perdite condiziona tutti gli atteggiamenti dell'Occidente nel caso della guerra civile bosniaca.

Il problema si pone in modo addirittura più cogente per quegli interventi di mantenimento della pace o di tipo umanitario che si sviluppano in contesti a rischio normalmente di più bassa intensità.

Infatti, a parte la difficoltà di conciliare, sul piano psicologico, azioni umanitarie con l'uso delle armi, le pubbliche opinioni, soprattutto in Occidente, non sembrano disposte ad accettare gravi perdite umane in operazioni che — seppure approvate o condivise sul piano emotivo — non implicano un pericolo o una minaccia diretta per se stessi o per il proprio Paese.

Le perdite possono essere più facilmente accettate *solo se si è fatto tutto, dico tutto il possibile per evitarle*.

Questo assunto, assai semplice e comprensibile nella sua sostanza, comporta sul piano militare una ridondanza di mezzi e di capacità che, a prima vista, potrebbe apparire eccessiva.

L'esigenza di tutela, al massimo grado possibile, della sicurezza delle proprie forze non esige solo mezzi di buona qualità ma richiede anche un'appropriata, diversificata e quantitativamente congrua disponibilità di tali mezzi. Tutto questo va tenuto ben presente, così come l'esigenza di disporre di quadri di comando preparati e dotati di adeguata esperienza e prestigio. La prudenza consiglia di eccedere nelle valutazioni dei rischi per predisporre adeguatamente a sfavorevoli conseguenze.

Tornando al possibile ruolo dell'Italia e ai suoi più specifici e diretti problemi di sicurezza e di difesa, rilevato innanzitutto che l'orientamento a non sottrarsi ai nuovi impegni di natura internazionale è stato più volte confermato dai fatti (purtroppo non è stato completamente percepito che agli impegni corrispondono oneri ben precisi), *rilevata cioè la volontà di partecipare*, sotto l'egida dell'ONU ed accanto ai nostri alleati, a interventi di natura umanitaria, di ripristino della legalità, di mantenimento della pace e, anche, di ristabilimento o imposizione della pace stessa, desidero fare solo poche e brevi considerazioni su alcuni aspetti particolari che attengono più direttamente la difesa del nostro territorio e dei suoi spazi marittimi ed aerei.

Alla luce dei nuovi scenari, sotto il profilo geostrategico, l'importanza del nostro Paese si è accresciuta sensibilmente a seguito dello spostamento degli assi prevalenti delle tensioni esistenti.

Non sono tuttavia da prevedere, se non in un quadro evolutivo dai tempi assai

lunghe, minacce consistenti che possono mettere a rischio l'integrità del territorio nazionale. Ma non c'è dubbio che la situazione balcanica determina un asse locale di probabili tensioni Est-Ovest che, sul piano marittimo, ripropone una "questione adriatica" non scevra da rischi di contenzioso, di contrasti e anche di possibili incidenti.

Bisogna tenerne conto.

In un piano più generale non sono poi da escludere provocazioni, tentativi di pressione, di intimidazione o di ricatto basati su minacce che possono esplicarsi a distanza o in modo subdolo, attraverso atti sporadici di violenza, rivolti verso il territorio o contro beni o pertinenze della nazione anche fuori dei confini territoriali.

Al riguardo non mi sembra opportuno dimenticare Lampedusa o le mine del Mar Rosso o gli attacchi al traffico mercantile nel Golfo, e neanche archiviare senza una riflessione le più recenti intemperanze verbali di esponenti jugoslavi.

Questi rischi, pur nei loro limiti oggettivi, possono avere un fortissimo impatto sulla comunità nazionale e vanno scongiurati e prevenuti. In primo luogo con atteggiamenti fermi, sostenuti da credibili strumenti dissuasivi.

Su questo punto desidero soffermarmi un istante. È noto che, seppure entro certi limiti, le forze convenzionali possono svolgere un'efficace funzione dissuasiva, ma bisogna avere chiari questi loro limiti.

Per esempio, i sistemi difensivi "puri" hanno una capacità dissuasiva pressoché nulla, soprattutto se rivolti contro mezzi di offesa che non richiedono la presenza dell'uomo. Inoltre, non esistono sistemi capaci di garantire una difesa efficace contro talune forme di minaccia. I sistemi antimissile, se convenientemente supportati da sistemi di rilevamento satellitari dedicati e se convenientemente dislocati, possono ridurre l'impatto di un attacco massiccio ed atteso, ma nulla possono, in assenza di sistemi di allertamento appropriati, contro offese sporadiche basate sull'imprevedibilità di tempo e di luogo.

In ogni caso una grande cancellata o un semplice scudo non scoraggeranno mai il lancio di un sasso.

Ma, al di là di ogni considerazione di fattibilità e di efficacia, un sistema difensivo serio, a tutto campo e permanentemente allertato avrebbe un costo proibitivo. Il problema dovrebbe comunque essere valutato e affrontato su un piano perlomeno regionale.

In estrema sintesi, la dissuasione convenzionale non può che essere in gran parte fondata sulla capacità di infliggere una punizione adeguata a chi dovesse recarci offesa.

Nel contesto internazionale attuale, per poter essere più efficace ed accettabile, una tale capacità di risposta deve essere *il più possibile selettiva* (ovvero in grado di colpire obiettivi appropriati e circoscritti) e fare quindi affidamento *su sistemi attivi di elevata flessibilità e precisione*.

La risposta alle esigenze - Le scelte operative

Una risposta alle esigenze, sulla base dei nuovi scenari e delle tendenze evolutive in atto, deve ovviamente fare riferimento a orientamenti e direttive di ordine politico la cui formulazione non può non risentire dell'attuale fase di marcata transizione della nostra situazione interna.

Non sembrano comunque in discussione i punti fermi della nostra politica estera: il riferimento all'ONU, la fedeltà all'Alleanza Atlantica e l'aspirazione ad una dimensione europea della difesa, attraverso il, sia pur faticoso, rilancio dell'UEO.

Questi punti fermi sono confermati, completati ed integrati da tutte le decisioni prese fino ad ora in materia di partecipazione attiva alle missioni umanitarie, di pacificazione e di riaffermazione del diritto internazionale, nonché dagli indirizzi formulati dal Nuovo Modello di Difesa.

Poiché, peraltro, una risposta alle esigenze deve essere data in termini di mezzi e di strumenti operativi, mi rendo conto del fatto che, data la situazione della finanza pubblica, qualsiasi disegno o risposta, anche la più riduttiva, rischia di apparire teorica e velleitaria.

Affronto quindi questo argomento con una punta di disagio. Ma poi, pensando al futuro un po' più lontano e cedendo a quella speranza di "Europa" e di recupero di una più solida identità nazionale (le due cose vanno a mio avviso di pari passo) che hanno sempre accompagnato il mio modo di essere e di pensare, mi sono detto, con Raymond Aron, che "sarebbe senza precedenti che uno dei centri più importanti della civiltà umana rinunci a proteggere se stesso".

Parto quindi dal concetto che le attuali difficili contingenze possano essere superate e che l'Italia dell'avvenire sia parte attiva ed influente del quadro di sicurezza internazionale che si cerca faticosamente di disegnare.

Ciò premesso, le risposte che le Forze Navali dovranno essere in grado di dare, alla luce degli scenari e delle tendenze che abbiamo sommariamente tratteggiato, sono riconducibili a tre ordini di esigenze:

- mantenere, come Paese la cui economia dipende in larga misura dai traffici mercantili, una capacità di controllo delle aree marittime di elevata valenza ed interesse, per essere in grado di garantire, all'occorrenza, la sicurezza delle linee di comunicazione per esercitare una presenza attiva di sostegno allo sviluppo delle nostre relazioni internazionali;
- concorrere alla difesa della sovranità e delle frontiere marittime;
- fornire contributi appropriati a complessi di forze nazionali e multinazionali destinati a missioni umanitarie, di politica militare (presenza, dissuasione, gestione della crisi), di polizia internazionale (embargo), di pacificazione (*peace keeping*, *peace enforcing*), nonché di intervento in caso di aggressione (guerra nel Golfo).

Naturalmente queste tre categorie di esigenze sono coerenti e quindi si armonizzano con gli scopi e le strategie della NATO. Non si tratta perciò di una visio-

ne "nazionale" dei problemi, anche se alcune risposte debbono tenere conto delle nostre specifiche realtà. Questo approccio è d'altronde comune a tutti i Paesi alleati.

Circa il merito di ciascuna di esse (categorie di esigenze) si possono ovviamente fare numerose considerazioni. Mi limiterò a quelle più significative.

Per ciò che riguarda il controllo del mare, che si fonda innanzitutto su una estesa capacità di sorveglianza, conseguita anche mediante l'uso di avanzati sistemi di comando e controllo, l'attuale tipologia delle forze ben risponde alle esigenze del futuro, sia pure con qualche distinguo e alcune avvertenze.

Confermata l'esigenza, in situazioni di crisi, di operare con gruppi d'impiego compositi, rimane la necessità di disporre di unità maggiori, capaci di esercitare — attraverso più sviluppati sistemi sensoriali e di C 3 — il comando di una forza navale. Le piattaforme intermedie saranno probabilmente ancora su due linee, per la difesa antiaerea di zona (DDG) e per il contrasto antisom ed antinave (Fregate).

Ad un più basso livello delle tradizionali minacce: aerea, navale e, in modo specifico, subacquea, fa riscontro una diffusione maggiore di mezzi insidiosi dotati di armamento missilistico.

Appare quindi opportuno un più appropriato bilanciamento tra le diverse categorie di unità, con un'enfasi minore, rispetto al passato, sulla componente antisommersibili. Con l'avvertenza, tuttavia, visto che i sommergibili sono destinati a restare e che la loro pericolosità rimane elevata, di non perdere terreno sul piano qualitativo.

Poiché però il numero complessivo di unità d'altura è destinato a ridursi, si tratterà per forza di cose di riallineamenti pressoché automatici, che determineranno un diverso rapporto tra la linea antisom e la linea antinave/antiaerea a favore di quest'ultima.

Questi orientamenti avranno un impatto anche nei confronti degli equipaggiamenti e dei criteri d'impiego degli elicotteri che sono stati finora prevalentemente destinati al settore antisom.

Per le forze destinate al controllo del mare debbono essere inoltre perseguiti, al massimo grado, criteri di interoperabilità e di omogeneità con le forze navali alleate, per rendere possibili forme di piena integrazione operativa.

Ho trattato diffusamente questo tema l'anno scorso e non è quindi necessario che io mi dilunghi. Sottolineo soltanto che la progressiva riduzione dei numeri e il parallelo incremento degli impegni connessi con le missioni richieste dall'ONU, impongono di arrivare ad una vera e propria intercambiabilità in ambito alleato, per sfruttare al meglio le risorse disponibili. Si tenga presente che l'elevato tasso d'impiego cui sono state sottoposte in questi ultimi anni le nostre forze d'altura ne determineranno un accorciamento della vita tecnico-operativa.

Per quel che attiene la difesa della sovranità nazionale, in linea con le valutazioni contenute nel Nuovo Modello di Difesa, ipotesi di aggressioni dirette su vasta scala

non appaiono plausibili e i tempi di preavviso sarebbero comunque assai lunghi. In questa ipotesi, che coinvolgerebbe in pieno la NATO, le forze della Marina sarebbero ovviamente tutte impegnate a sostegno della difesa integrata del suolo patrio.

Ma io vorrei soffermarmi su possibili scenari a più bassa intensità, perché sono quelli che richiedono alcuni orientamenti specifici.

Scartata ogni eventualità di invasione militare via mare, il problema si pone quasi esclusivamente in relazione a possibili atti di forza o azioni ostili, palesi o occulte, condotte contro il territorio e contro beni o pertinenze ricadenti sotto la sovranità dello Stato. Non limiterei il concetto alla difesa delle frontiere marittime ma, data l'analogia delle risposte, lo estenderei alle possibili forme di contenzioso e ai relativi frequenti incidenti legati all'esercizio di attività economiche in acque internazionali nonché alle attività illecite condotte a danno degli interessi o contro le leggi dello Stato.

Il problema presenta alcuni aspetti nuovi: da un lato lo sviluppo di attività criminali, collegate sul piano internazionale, e l'insorgere del fenomeno sempre più massiccio dell'immigrazione clandestina; dall'altro le confuse prospettive legate alla crisi e agli instabili assetti della ex Jugoslavia che fanno dell'Adriatico una frontiera marittima particolarmente delicata.

Rimangono poi i rischi e le possibili forme di una minaccia sporadica più volte esaminata, in relazione agli eventi di Lampedusa (minaccia missilistica), dell'*Achille Lauro* (minaccia terroristica), del minamento dell'accesso al canale di Suez e degli attacchi ai mercantili neutrali nella prima crisi del Golfo (minaccia alla libertà di navigazione) e così via.

Considerata la casistica delle possibili esigenze, appare evidente che non può esserci una risposta univoca e buona per tutti gli usi.

Ma alcuni criteri generali sono a mio avviso esplicitabili.

Per quanto attiene l'Adriatico, bacino in cui la geografia ci pone in condizioni di svantaggio, la risposta sta in una rete di sorveglianza litoranea, integrata da mezzi di pattugliamento navali costieri di medie capacità e caratteristiche operative e di media sofisticazione.

Sono altresì necessari mezzi aerei (velivoli e/o elicotteri) per un eventuale impiego coordinato e una sia pur limitata capacità di sminamento. Si tratta di un dispositivo difensivo "leggero" che deve fare affidamento su una più estesa integrazione interforze.

Fermo restando che, se fosse necessario per fini dissuasivi o di contrasto, potrà essere previsto l'impiego di forze più pesanti.

I criteri sono analoghi per gli impieghi a sostegno delle attività economiche e di lotta alle attività illecite che richiedono forze ancor meno sofisticate sul piano delle capacità operative, ma che siano integrabili in un sistema di sorveglianza e di controllo reattivo ed efficace. Bisogna curare anche la cooperazione e l'interfaccia con altre istituzioni preposte alla sicurezza dello Stato.

Circa i possibili incidenti dell'alto mare le forze d'altura esistenti sono idonee per qualsiasi tipo di intervento.

Resta infine il contributo che gli assetti della Marina possono dare alla sorveglianza e alla difesa degli spazi aerei. Data per scontata la piena disponibilità ad operare, con tutti i mezzi che ne hanno la capacità, a favore o sotto l'egida del sistema di difesa aerea nazionale, non deve mancare l'impegno per migliorare i sistemi e le procedure, allo scopo di conseguire una più efficace integrazione interforze.

E parliamo, infine, del vero elemento nuovo che emerge dai fatti e dalle tendenze in atto: l'esigenza di fornire contributi, non di semplice facciata ma concreti e sostanziali, alla vasta gamma di operazioni multinazionali che abbiamo ricordato.

È un settore che offre una molteplicità di scenari e di possibili opzioni con diversi gradi di complessità e di rischio. Ma non bisogna lasciarsi ingannare dalle etichette: l'esperienza di questi giorni insegna che anche le missioni umanitarie debbono confrontarsi con pericoli, complicazioni ed imprevisti che richiedono idee chiare e strumenti preparati, idonei ed efficaci.

Ma vediamo quali dovrebbero essere le risposte all'insieme di queste nuove esigenze.

Per quanto attiene le forze navali c'è una distinzione di ordine generale da fare tra le operazioni che non implicano necessariamente una diretta interazione con la terraferma e quelle che invece la postulano.

Appartengono alla prima categoria le operazioni dimostrative, di presenza, di polizia internazionale, di monitoraggio o di controllo del traffico, di tutela della libertà di navigazione, di applicazione coercitiva di misure di embargo; fino al vero e proprio blocco navale. In quest'ultimo caso, operando necessariamente in prossimità di litorali potenzialmente ostili, si possono porre alcuni dei problemi che approfondiremo parlando del secondo tipo di operazioni.

Per le missioni che abbiamo elencato, e per tutte quelle che comunque rientrano in questa categoria, non sono necessarie modifiche sostanziali alla tipologia e alla struttura delle forze esistenti. Le forze d'altura sono perfettamente idonee all'assolvimento di tali missioni. Lo hanno dimostrato sul campo, al pari di quelle alleate.

Alcuni provvedimenti sono tuttavia necessari. Innanzitutto l'assimilazione, sul piano dei comportamenti e della preparazione dei comandi, di concetti nuovi, come il ricorso alla forza minima, l'adozione di regole d'ingaggio inconsuete e non facili da applicare, la dimestichezza con un corpo di norme giuridiche a volte complesso e non sempre chiaro.

Sono poi necessarie specifiche misure di sicurezza per minimizzare il rischio di incidenti nonché particolari capacità operative per effettuare gli abbordaggi in mare, fermare i mercantili riottosi senza l'uso della forza e così via.

Radicalmente diverso è il discorso per la seconda categoria di operazioni. Tutte le missioni, che prevedono interazioni con la terra ferma, richiedono in varia misu-

ra capacità operative che, al momento attuale, sono solo parzialmente disponibili.

In via preliminare bisogna osservare che in questi casi si deve quasi sempre operare a breve distanza dalla costa, in un ambiente operativo potenzialmente più pericoloso, ove le possibili minacce possono estrinsecarsi senza preavviso. Si è spesso entro la portata di sistemi d'arma basati a terra ed è più probabile la minaccia delle mine e dei mezzi insidiosi. In tali operazioni, che, anche quando sono di pace, non escludono forme di contrasto palese o occulto, le forze navali debbono avere, oltre ad una capacità di sorveglianza tridimensionale, un'elevata prontezza di reazione e disporre, ove ritenuto necessario, dell'appoggio di unità di contromisure mine. Occorre un supporto "intelligence" di prim'ordine, reso disponibile in tempo reale, il che richiede un'enfasi particolare sui sistemi di comunicazione e di trasmissione dati anche per via satellitare.

Operando genericamente a favore di forze dislocate a terra si deve, ovviamente nei limiti della portata delle armi, assicurare all'occorrenza un efficace supporto di fuoco. Il Presidente del CASD ricorderà perfettamente che il problema si pose in termini abbastanza realistici durante la spedizione in Libano da lui comandata. Parimenti importante e talvolta essenziale l'appoggio tattico dei mezzi aerei imbarcati, velivoli ed elicotteri. Ci possono poi essere esigenze di supporto logistico, sanitario, di comunicazioni, eccetera.

Ma le operazioni che esprimono il massimo livello di interazione tra mare e terraferma sono naturalmente quelle anfibe.

Nel caso di missioni umanitarie in aree a rischio o di operazioni di pacificazione che possono richiedere l'uso della forza, le forze anfibe hanno certamente un ruolo di primaria importanza. Esse sono il principale strumento d'intervento oltremare di cui si avvalgono gli Stati Uniti e tutte le principali Nazioni europee di tradizione marittima disponendo di reparti anfibi di significativa consistenza. Messe in ombra dalla prospettiva continentale del confronto NATO/PdV, le forze anfibe hanno riacquisito grande importanza nei nuovi scenari.

Il motivo principale è dato dal fatto che le principali aree strategiche del globo sono accessibili dal mare. Per quanto di più diretto interesse lo sono i Paesi mediterranei, quelli mediorientali, il Corno d'Africa, i Paesi del Golfo. E poi significativo il fatto che il 70% della popolazione mondiale è concentrato entro 100 miglia dalle coste.

Per le forze anfibe, dunque, è spesso più agevole l'accesso all'area di crisi, inoltre la loro mobilità, l'autonomia logistica e il supporto diretto dal mare ne facilitano il rischieramento e l'alimentazione.

Esse sono in grado di esprimere a pieno il loro potenziale combattivo sin dall'inizio, fin dalla fase di arrivo sul territorio da controllare.

Possono essere predislocate in prossimità dei territori interessati dal possibile intervento durante le fasi decisionali, che possono essere anche lunghe, e attuare quindi con rapidità le decisioni prese, assumendo il controllo dei terminali even-

tualmente necessari per l'afflusso di ulteriori forze.

Se ben strutturate esse possono fruire di una gamma completa di supporti tattici e logistici incluso un quanto mai opportuno supporto aerotattico.

La risposta "dal mare" agli scenari e alle esigenze nuove, presenta indubbiamente numerosi vantaggi e punti di forza. Ma quella che si può dare oggi, con ciò che abbiamo, è certamente una risposta inadeguata.

Il reparto anfibio della Marina, il Battaglione S. Marco, è un'unità motivata, ben addestrata e depositaria di un indispensabile patrimonio di conoscenze professionali. Ma è un reparto piccolo, il più piccolo tra quelli esistenti in ambito europeo. Stiamo cercando di potenziarne e migliorarne alcune capacità ma più di questo la Marina non può fare. Perché allora non unire gli sforzi e, facendo leva sui reparti scelti più affini e già esistenti del nostro Esercito, non costituire un'unità a livello di brigata leggera? Si raggiungerebbe così una consistenza che consentirebbe di fornire una risposta adeguata alle esigenze d'intervento più selettive, quelle che richiedono maggiore autonomia, supporti qualificati in loco e una più sicura via di disimpegno in caso di bisogno.

Le truppe anfibe richiedono una professionalità elevata. Un po' come i paracadutisti.

Perché non mettere insieme la professionalità specifica posseduta dalla Marina, soprattutto nell'interfaccia mare-terra, con la professionalità più ampia e propria dell'Esercito nella gestione delle operazioni a terra?

Sarebbe un segnale di integrazione interforze assai importante. Non bisogna farsi scoraggiare dalle difficoltà che possono presentare le soluzioni ordinarie. Se c'è la volontà l'assetto ordinativo più appropriato si trova.

D'altronde tutte le integrazioni interforze comportano problemi ordinativamente difficili ma per questo tipo di operazioni quella interforze è, a mio avviso, una via obbligata.

Si pone certamente anche un problema di vettori, ma è un problema che può trovare esiti soddisfacenti nel quadro dei futuri assetti della linea navale d'altura. L'unità che dovrà sostituire il *Vittorio Veneto* può offrire soluzioni valide.

In ogni caso la situazione connessa con i nuovi scenari richiede comunque un incremento della capacità di trasporto con mezzi militari.

E con questo, mi pare di aver detto abbastanza.

Conclusioni

Solo alcune brevissime notazioni conclusive.

So bene che nel disegnare nuovi scenari, sulla base dei fatti del recente passato e delle tendenze in atto, si rischia anche di sbagliare.

In politica possono anche verificarsi discontinuità e mutamenti di indirizzo, ma mi sembra difficile, considerata l'interdipendenza dei numerosi fattori attinenti il

complesso quadro delle relazioni internazionali, che si possa verificare una radicale inversione di tendenza.

Credo quindi che la disponibilità politica dell'Occidente e dell'Italia a soddisfare esigenze comuni a favore della stabilità, della pace e della legalità internazionale sia destinata a permanere. Ed è difficile sottrarsi all'impegno collettivo di fornire la necessaria cornice di sicurezza ad operazioni umanitarie che hanno, giustamente, grande presa emotiva. Tuttavia mi pare chiaro — e l'esperienza di quest'ultimo anno dovrebbe averlo chiarito a tutti — che se tale disponibilità non è affiancata da capacità operative reali si rischia di dare una prova di manifesta impotenza con perdita di credibilità e di prestigio.

Direi quindi che è bene essere cauti, selettivi, verificare caso per caso l'opportunità di dare concreta adesione alle iniziative di intervento, anche se proposte sostenute in fori autorevoli, ma poiché l'eccessiva prudenza può portare all'emarginazione sul piano internazionale, mi sembra che la concreta disponibilità finora dimostrata non possa essere per il futuro disattesa.

Occorre allora essere coerenti; bisogna assumersi gli oneri che questa scelta comporta e bisogna adoperarsi per dare le risposte più appropriate sul piano operativo.

Per la Marina questo comporterà uno spostamento di enfasi dalle operazioni sul mare alle operazioni dal mare.

Su un piano più generale per dare una risposta efficace alle esigenze bisogna disporre di uno strumento integrato "interforze".

La brigata anfibia potrebbe essere una delle pedine più importanti di tale strumento.



Una fregata della classe "Maestrale" controlla in Adriatico un mercantile durante l'operazione "Sharp Guard".

LA MARINA MILITARE

Nuove esigenze e presupposti per lo sviluppo

*Conferenza tenuta il 22 giugno 1994
al Centro Alti Studi della Difesa
dal Capo di Stato Maggiore della Marina
Ammiraglio di Squadra ANGELO MARIANI*

I grandi cambiamenti e la Marina: un tentativo di “riconcettualizzazione”

Non Vi dispiacerà — mi auguro — il fatto che io colga l'occasione di questa Conferenza per avviare una riflessione sulle conseguenze che i mutamenti di questi anni sono destinati ad avere — nel medio e soprattutto nel lungo periodo — sul ruolo, sui compiti e sulla struttura della Marina. In un certo senso, si tratta di una scelta obbligata, considerate la natura e la portata delle modificazioni di assetto che si sono avute nello scenario internazionale, a partire dal 1989.

Non per questo, però, un “tentativo di riconcettualizzazione” può essere considerato una scelta facile e scontata. Gli interrogativi sono ancora molti e non meno rilevante è il rischio di errori gravi di valutazione. Non a caso siamo giunti all'anno quinto dell'era post-guerra-fredda e, per quanto se ne sia parlato, poco o nulla di significativo possiamo dire intorno al molto desiderato “nuovo ordine internazionale”. Una sola cosa possiamo dire oggi, con Eugenio Montale: “ciò che non siamo, ciò che non vogliamo”.

Naturalmente, non intendiamo per questo restare ancorati a una sorta di pigrizia poetica che prelude a una ben



Il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio di squadra Angelo Mariani.

più grave paralisi intellettuale. Dobbiamo svincolarci dalla condizione di "stordimento" che la repentinità dei cambiamenti ha provocato. Abbiamo infatti il dovere di inoltrarci, con tutta la perspicacia di cui siamo capaci, nella progettazione di un domani che certamente non può essere lasciato al caso.

Non può essere lasciato al caso, per restare nel nostro specifico, il profilo futuro di una Forza Armata come la Marina che più di ogni altra risente dei mutamenti geostrategici e che letteralmente "dipende" dall'evoluzione della politica internazionale. Per rinnovare una flotta occorrono non meno di dieci anni. E la flotta di cui disponiamo è espressione di un modello concepito negli anni Sessanta. Con una punta di orgoglio, possiamo dire che quel progetto (che si sostanziò nella Legge Navale del 1975) si è dimostrato particolarmente lungimirante ed avanzato. Ma proprio questa consapevolezza ci induce oggi ad "anticipare" nella misura del possibile la riflessione sul domani, affinché il valore aggiunto che ci deriva da quell'impostazione non vada disperso.

Oggi la nostra flotta ha ormai tecnicamente superato il suo livello di maturità. Se è ancora in grado — e finora lo è stata — di svolgere i compiti nuovi che le vengono affidati, ciò lo dobbiamo anche alla lungimiranza delle scelte che allora furono fatte. Il dovere che noi sentiamo oggi è quello di rimettere in moto il processo progettuale "a lunga gittata" di cui una Marina ha sempre e vitalmente bisogno. A maggior ragione se si considera il fatto che in questo momento, non vi è nessuna nave in cantiere.

Le difficoltà economiche che hanno impedito, in questi anni, che i programmi di ammodernamento e di sostituzione procedessero con la speditezza e il tempismo necessari sono comuni a tutte le Forze Armate. Sulla natura dei problemi che ne derivano per la Marina si è soffermato il nostro "Rapporto 1993". Ad esso abbiamo affidato il compito di tracciare un'analisi realistica della situazione ad oggi, con una particolare attenzione ai dati comparativi con Paesi a noi paragonabili per dimensioni e caratteristiche. Si tratta di confronti che vanno ben considerati, non tanto in termini attuali quanto proprio in termini di prospettiva. Se nulla si muove oggi, il divario diverrà molto più grande in futuro. Ed alla buona efficienza di oggi potrà far seguito una seria insufficienza domani: un vero e proprio deficit di sicurezza. Su questo aspetto, pur così centrale, non mi soffermerò più di tanto. Ma è bene che esso venga tenuto presente.

La portata dei mutamenti e i riflessi di medio periodo dal punto di vista geopolitico e geostrategico

Detto questo, cerchiamo di identificare la portata dei mutamenti ed i loro riflessi.

Le analisi dei mutamenti avvenuti negli ultimi anni hanno, per lo più, il merito di aiutarci a capire quasi tutto di quanto è passato; ma hanno anche il limite di non farci capire nulla o quasi nulla del futuro. Dobbiamo prendere atto che la cultura

che è uscita vincente dalla guerra fredda — per intenderci, quella Occidentale — non riesce in questo momento a proporre una lettura univoca e convincente delle “conseguenze” del cambiamento che essa stessa ha determinato. In realtà siamo in presenza di un fatto che non ha precedenti dal punto di vista storico: non sono state rivoluzioni o guerre a determinare un cambiamento appena pochi anni fa inimmaginabile. È accaduto che un impero enorme, e militarmente potente, si sia sgretolato sotto la spinta di una competizione che è stata, ad un tempo, politica, economica e strategica. Ciò ha determinato uno scenario assolutamente inedito e ha creato una sorta di “crisi di identità” all’interno del mondo occidentale e soprattutto di quelle organizzazioni o istituzioni sovranazionali che sono nate e si sono sviluppate nel clima della guerra fredda. Con le inevitabili “cadute di tensione” che in realtà, a questo punto, legittimano l’esigenza di un cambiamento culturale profondo.

È alla luce di queste considerazioni che appare necessario ed urgente un tentativo di riconcettualizzazione della rilevanza dei fattori geopolitici e geostrategici nella situazione internazionale. La fine della contrapposizione ideologica ha liberato i rapporti tra le varie entità geopolitiche, aprendo una fase di interazioni molto più flessibili, tutta giocata sugli interessi, o meglio ancora, sulla percezione degli interessi. Il rischio che abbiamo davanti è quello di un mondo che cammina a differenti velocità nei vari piani sui quali si sviluppa il cambiamento. E questo rischio è un fattore di instabilità con cui, in questi ultimi anni, abbiamo dovuto familiarizzare più di quanto volessimo. I movimenti più lenti, com’è ovvio, avvengono sul versante istituzionale; quelli più rapidi sul versante economico-finanziario. Dentro questa forbice trovano spazio ed amplificazione i conflitti originati da irrisolte questioni etnico-religiose. Riprogrammare le politiche di sicurezza, in queste condizioni, è, al tempo stesso, un’impresa difficilissima e un’esigenza irrinunciabile.

Gli Stati Uniti

Vediamo prima di tutto gli Stati Uniti e l’Europa occidentale, cioè i vincitori della “guerra fredda”. Era inevitabile che con il crollo dell’Impero sovietico la presenza strategica degli Stati Uniti in Europa e nel Mediterraneo perdesse di intensità e di importanza. Si pone una particolare enfasi in questi ultimi mesi sul fatto che l’asse della politica internazionale americana tenda a spostarsi verso il Pacifico. In realtà è difficile dire se e in che misura si tratti di un “inizio” di svolta e non invece del naturale sviluppo di un interesse che, più che geopolitico, è geo-economico e che, in larga parte, pre-esiste e resiste ai grandi cambiamenti di questi anni.

Di certo, si tratta di una tendenza comprensibile considerata la più elevata dinamica di crescita economica del “rimland” Pacifico rispetto a quello Atlantico. D’altra parte, nell’equazione della sicurezza, l’atteggiamento degli Stati Uniti non fa altro che riflettere la crescita d’importanza delle variabili geo-economiche rispetto a quelle geostrategiche. Per noi, è rilevante notare che tutto ciò prelude ad un cambiamento di “grand strategy” da parte americana: si avverte il passaggio da una strate-

gia tutta continentale di "containement", basata su una forte presenza militare stazionaria avanzata, ad una "grand strategy" di tipo marittimo, poggiata su una concezione dinamica dello strumento militare in sostegno ad alleanze flessibili. Lo scopo fondamentale resta quello di prevenire il riemergere di realtà geopolitiche minacciose, ma uno dei risultati è certamente quello di dare estrema mobilità alla presenza militare americana. E questo è un fatto strutturale nuovo negli scenari internazionali, che certamente non resterà privo di influenza sulla politica militare dei Paesi Alleati e sui relativi strumenti.

L'Europa

Per l'Europa il discorso è ancora più complesso. Se da un lato non c'è dubbio che il relativo disimpegno americano si rifletta in termini di minore centralità nella politica mondiale, d'altro lato è proprio in Europa che si determina la novità geopolitica e geo-economica più importante: la riunificazione delle due Germanie.

Un avvenimento, la riunificazione, che si è verificato nel bel mezzo di un processo di crescita di una Unione Europea e di un'identità comune di sicurezza e di difesa. È difficile dire se la riunificazione della Germania possa fungere da catalizzatore o meno in questo processo. Le opinioni al riguardo sono contrastanti. Ciò che è chiaro fin da ora è la capacità di attrazione della Germania nei confronti dell'area continentale orientale che la circonda.

Se prevarrà, come sembra probabile, l'attuale tendenza ad un allargamento dell'Unione Europea verso Est, Nord-Est e l'area balcanica, il centro gravitazionale della nuova realtà europea si allontanerà sempre più dalle aree periferiche occidentali e meridionali per muovere verso il cuore continentale dell'heartland europeo.

Non è certo scontato che al processo di allargamento dell'Unione Europea faccia riscontro un suo analogo approfondimento. Questo per ragioni che appaiono fin troppo evidenti. È sperabile che l'Unione Europea si muova speditamente verso i suoi obiettivi, ma non è da escludere che i progetti di "armonizzazione politica", ai quali una politica militare comune è inevitabilmente subordinata, procedano più lentamente di quanto fosse lecito prevedere qualche anno fa. Ma comunque vada, la nostra politica militare diventerà inevitabilmente partecipe di orizzonti più ampi e dei relativi problemi.

La NATO

Una riflessione particolare è opportuno fare sulla NATO, l'istituzione che più rapidamente ha reagito ai cambiamenti. Essa ha compiuto per prima il tentativo di riconcettualizzare il problema della sicurezza a livello più ampio, soprattutto in virtù del fatto che nel suo trattato costitutivo era racchiusa la doppia dimensione di difesa e di sicurezza.

È evidente come la NATO si trovi tuttavia di fronte a un dilemma strategico. Da un lato essa può scegliere di trasformarsi da sistema di difesa collettivo, qual'è, in sistema di sicurezza collettiva, con il rischio di stemperare (fino a perdere, forse) la sua efficacia operativa. Dall'altro lato può tendere a conservare il suo "nocciolo duro" di alleanza di difesa ma, in questo caso, vedrebbe probabilmente indebolite le basi di consenso interno e quindi le ragioni stesse della sua esistenza.

In attesa di sciogliere questo dilemma, la NATO procede sul terreno di un non facile pragmatismo. La scelta di allargare ad Est e Sud-Est il cerchio di sicurezza mostra i suoi limiti nel rapporto con la Russia, così pieno di contraddizioni e non facilmente prevedibile nell'evoluzione. La proposta della "Partnership For Peace" rappresenta una concreta volontà ma certo non ancora una risposta esauriente alla domanda di sicurezza di quello che la Russia definisce il suo "estero vicino". Inoltre, la NATO si è di fatto proposta come strumento delle Nazioni Unite e della CSCE per compiti di sicurezza o di pace. Neanche questa è una soluzione agevole: un'organizzazione integrata, efficace ed efficiente come la NATO, trova difficoltà a collaborare con organizzazioni i cui meccanismi decisionali sono attivati (quando sono attivati) da complessi procedimenti di mediazione internazionale. Ma, per quel che ci riguarda, vi è fino ad ora una sola conseguenza certa: l'orizzonte della NATO si allarga, la sua struttura e la sua pianificazione si rendono mobili e più dinamiche, la volontà e l'interesse dei suoi membri vanno ben oltre i vecchi confini geografici dell'area del Trattato.

Il Mediterraneo

Se fino ad ora ho parlato di Europa e NATO, tradizionali pilastri fondamentali della nostra sicurezza, non posso non rivolgere ora lo sguardo all'altra metà del nostro orizzonte strategico, e cioè al Mediterraneo.

Infatti, come riflesso della fine del sistema bipolare e delle conseguenti modificazioni del quadro euro-atlantico, il Mediterraneo acquisisce un'importanza nuova e su questo dobbiamo attentamente soffermarci.

Il Mediterraneo ha sempre avuto uno spazio residuale nella vecchia dottrina NATO, portata a privilegiare la logica aero-terrestre del grande scontro sul fronte centrale. È fin troppo evidente che la situazione è cambiata e non di poco e che la questione della sicurezza nel Mediterraneo deve essere considerata assolutamente centrale per l'Italia e per nulla secondaria per la NATO e per la stessa Unione Europea. Basti pensare ai fermenti del mondo islamico, nel contrasto tra le esigenze di un processo di modernizzazione di tipo occidentale e le tensioni di una cultura quantomeno estranea a tali valori, se non ad essi pienamente contrapposta nelle concezioni estremistiche dei movimenti fondamentalisti. L'ampio arco geografico che attraverso la fascia mediterranea ed il Mar Nero si protende più a settentrione verso il Medio Oriente e l'area caucasica, per saldarsi nel Golfo Persico con l'altra direttrice strategica più meridionale del Mar Rosso, Corno d'Africa e Oceano

Indiano nord-occidentale, sostanzia un'area strategica di elevata valenza per l'Occidente ed in particolare per l'Italia. Lungo tale direttrice si sviluppano o transitano interessi economici, energetici e commerciali di prioritaria portata. Infatti, è proprio lungo quest'arco di crisi che si attesta la componente meridionale di quella più generale direttrice di penetrazione economica europea che va verso l'estremo Est ed il Sud-Est asiatico. E la penetrazione italiana lungo questa direttrice è oggi vitale per la nostra economia, così come per la nostra politica energetica.

Io non voglio qui anticipare un punto di vista su che cosa questo significhi per l'Italia e per la sua politica navale. Credo che davvero si debba riflettere attentamente su questa situazione nuova che viene a determinarsi nel Mediterraneo. Naturalmente le risposte che si danno a questo problema investono l'intera politica di sicurezza del nostro Paese e quindi l'insieme del sistema di difesa e non la sola Marina. Per parte nostra, questo è certamente uno dei terreni di ricerca che sono a premessa di un progetto di Marina proiettato sul medio lungo periodo.

Naturalmente non avevo e non ho la pretesa di proporre una lettura organica dei mutamenti intervenuti nello scenario internazionale. Di ben altro tempo e spazio avremmo bisogno, e certo di ben altra competenza. Tuttavia una considerazione, questa sì di carattere generale, non può essere tralasciata. Al di là delle difformità di valutazione e della diversità delle letture prospettiche, non appare arbitrario sostenere che nel medio periodo difficilmente nuove architetture consolidate potranno sostituirsi al non rimpianto sistema bipolare e al "vecchio ordine" che su di esso, nel bene e nel male, si reggeva. Di certo, nessun convinto investimento in obiettivi di aggregazione supernazionali (dall'ONU all'Unione Europea, per intenderci, per non parlare di quel grande "punto fermo" che comunque per noi rappresenta la NATO può giustificare una sottovalutazione dei problemi nuovi che si pongono sulle questioni della difesa e della sicurezza degli Stati nazionali.

Per essi, in linea di massima, non sarà più sufficiente la vecchia formula della delega totale, sempre e comunque, a entità supernazionali. Pur sempre nell'ambito delle grandi scelte tradizionali, dovremo essere anche pronti ad agire in un quadro di interazioni, di collaborazioni e di aggregazioni assai flessibile e diversificato, e, soprattutto, geograficamente assai più esteso.

Dalla politica di Difesa alla politica di Sicurezza

A questo punto appare utile e necessaria una messa a fuoco più precisa del concetto di sicurezza nazionale, al di là di un ristretto ancoraggio difensivo all'integrità territoriale. Il concetto di sicurezza abbraccia tutta la vasta gamma delle relazioni politico-strategiche, economiche, commerciali, sociali e culturali che definiscono, a un tempo, l'identità e la collocazione internazionale di un Paese. Si tratta di un'estensione del concetto di difesa e di una sua proiezione dinamica sia in termini concettuali sia in termini spaziali.

È naturalmente difficile — ed in realtà improprio — tentare di definire i confini tra politica di difesa e politica di sicurezza, anche perché è evidente che la seconda include la prima. Il grande cambiamento sta però proprio nell'accettazione del concetto globale di sicurezza come concetto di sintesi in cui i fattori militari hanno più chiari (e, direi, più dichiarati) elementi di connessione con altri fattori essenziali della vita di una Nazione e del sistema di alleanze o di cooperazione nel quale essa è inserita. In senso stretto la politica di difesa è uno strumento della politica di sicurezza e, quindi, della politica estera. Essa deve essere capace di fornire, ad ampio spettro, le possibili opzioni di impiego dello strumento militare per il perseguimento dei più generali interessi nazionali.

Una riflessione sulla natura degli interessi nazionali è dunque doverosa, oltre che ineludibile. L'analisi di tali interessi scaturisce dall'approfondimento di un insieme di fattori: economico-sociali, culturali, geopolitici, geostrategici. Alcuni di essi sono certamente influenzati dal momento politico in cui vengono analizzati; altri hanno o finiscono con l'avere una portata strutturale e quindi sono normalmente riconosciuti da un consenso tanto vasto da poter, senza forzature e discriminazioni, essere considerati metapolitici. Il crollo del muro di Berlino, ed i mutamenti che ad esso hanno fatto seguito, ha facilitato l'avvio anche in Italia di un processo di riconoscibilità crescente di questi interessi e di questi valori nell'ambito della politica estera e della stessa politica di sicurezza. Questo ha riaperto, di fatto, il discorso sul ruolo e sul peso che il Paese si vuol dare nella politica internazionale.

È valutazione concorde che l'Italia possa correttamente considerarsi una media potenza con interessi economico-commerciali per loro natura globali. Non deve stupire la dicotomia tra definizione di media potenza, che comporta compiti regionali in termini di geostrategia e di politica di sicurezza, e interessi economici di portata globale. Non deve stupire perché la sfera d'azione dell'economia e della sicurezza non sempre coincidono in senso spaziale e temporale. Solo per una grande potenza globale vi è tra loro sostanziale concordanza, almeno in senso spaziale, ancorché non sempre nella dimensione temporale.

Peraltro, lo spazio strategico di sicurezza in cui si esercita la nostra influenza regionale non è poi tanto piccolo: dal suo centro gravitazionale del bacino mediterraneo, esso si irradia verso l'esterno, lungo la direzione strategica orientale biforcandosi in due componenti, quella più settentrionale continentale e balcanica e quella più meridionale lungo la direttrice mediterranea ed orientale di cui abbiamo già parlato. Cogliere questi aspetti non significa certo riproporre una scelta di campo tra l'anima così detta "mediterranea" e quella "continentale" del nostro Paese. Significa semplicemente prendere piena consapevolezza della nostra collocazione mediterranea, di come questa collocazione disegni un nostro vitale spazio strategico e di sicurezza e di come esso possa divenire il nostro apporto allo spazio strategico collettivo europeo.

Tornando per un momento allo spazio strategico continentale, a me sembra

ragionevole ipotizzare per il futuro che l'espansione ad Oriente dell'area di interesse del sistema europeo tenda a sostituire alla precedente situazione di confronto con l'Unione Sovietica una "policy" di cooperazione e collaborazione politico-economica e di sicurezza con l'Est europeo. Si può ipotizzare, in una prospettiva di medio lungo termine, un'area prevalente di sostanziale stabilità di interessi nel cuore dell'Europa continentale, mentre situazioni di potenziale confronto politico economico e di sicurezza tenderanno a migrare, per l'Europa nel suo complesso, dall' "heartland" verso il "rimland" orientale e meridionale euro-asiatico.

È quindi nostro interesse porre la questione dello spazio strategico mediterraneo e delle direttrici ad esso collegate, come uno spazio non di solo interesse italiano bensì europeo. In esso, ovviamente, l'Italia proprio per la sua collocazione geografica e per la sua vocazione europea può svolgere un ruolo di rilievo. In questo senso ha poco significato porsi la questione se il Mediterraneo costituisca un ponte, ovvero una frattura e barriera tra Nord e Sud. Nell'una e nell'altra visione trova infatti conferma la centralità dello spazio strategico mediterraneo per la nostra politica di sicurezza.

L'importanza dello strumento navale nel nuovo rapporto tra politica estera e politica di sicurezza

E a questo punto è giunto il momento di collocare correttamente, in questo contesto, lo strumento militare, ed in particolare quello navale.

In un mondo non più governato dalla logica dei blocchi la questione militare è destinata ad assumere inevitabilmente contorni diversi rispetto al passato. Ciò è particolarmente vero per un Paese come l'Italia, che nel vecchio assetto era collocata in una situazione di singolare importanza dal punto di vista geopolitico e geostrategico. Oggi, questa condizione è venuta meno. Questo comporta, per l'Italia, una riconsiderazione attenta proprio del rapporto tra politica estera e politica di sicurezza. Il problema non è tanto quello di minacce di tipo nuovo, che pure non possono essere escluse a priori. Il problema è che nel nuovo scenario l'Italia è chiamata a svolgere un ruolo di partecipazione attiva, con gli impegni militari che questo comporta, nelle più importanti scelte di politica internazionale. Lo si è visto dalle crisi del Golfo in poi. E certamente sarà, sempre di più, così nel futuro.

È un passaggio difficile, anche sul piano della nostra stessa cultura professionale. Si tratta di mettere, in tempi relativamente brevi, lo strumento militare in condizione di assolvere compiti e funzioni per i quali in questi anni non era stato preparato. D'altra parte è proprio questo il compito primario delle Forze Armate: offrire alla politica nazionale le opzioni militari di cui nel suo svolgimento ha bisogno.

Nei nostri scenari, nel grande contesto che abbiamo tentato di analizzare, un ruolo di partecipazione attiva configura, in termini strategici, una politica militare che mi sembra di poter definire "a connotazione marittima"; una politica militare,

cioè, che presuppone una più ampia visione rispetto ad una semplice concezione strategica ancorata alla difesa del territorio e che implica l'ipotesi di un impegno dello strumento militare anche quale fattore di sostegno delle relazioni diplomatiche, economiche e commerciali.

Ho detto "a connotazione marittima" perché — se mi è consentito un riferimento dottrinale — mi sembra che il supporto concettuale di un moderno ruolo di partecipazione attiva trovi ancora oggi la sua più valida espressione nella concezione strategica marittima di Julian Corbett. La fine della strategia navale classica, si dice negli Stati Uniti, rafforza la logica strategica delle visioni interforze, come quella del Corbett. In effetti, la rivalutazione della concezione marittima corbettiana rispetto a quella navalista mahaniana sta portando, oggi, negli Stati Uniti, alla riconcettualizzazione di una grande strategia interforze a connotazione marittima, attagliata alle caratteristiche di una potenza globale quale essi sono. Ma anche altri Paesi alleati mostrano di fatto analoga ispirazione. Ed i presupposti concettuali di una tale strategia conservano, a mio avviso, tutta la loro validità anche per una media potenza regionale con interessi mercantilistici globali quale l'Italia. Ciò che differenzia i vari casi è l'entità e la qualità del sostegno che una strategia di tipo marittimo può dare alle rispettive politiche di sicurezza, non la valenza ed i vantaggi di tale strategia.

È ovvio che una strategia, oltre che sui concetti, si fonda anche sugli strumenti a disposizione. Come è stato attualmente ricordato, alla fin fine sono gli strumenti che forniscono e sostanziano le vere opzioni di politica estera perseguibili. Quindi, in funzione dello strumento militare di cui potremo e sapremo dotarci varierà la valenza del sostegno che una strategia marittima potrà dare alla nostra politica estera e di sicurezza. Un sostegno che dovrà avere necessariamente connotati geografico-spaziali di ampio respiro, perché globali sono i nostri interessi economico-finanziari e commerciali; ovviamente, avrà anche una "densità ed una tipologia" di applicazione variabili e decrescenti all'allontanarsi dello spazio strategico di interesse dal baricentro mediterraneo.

D'altra parte il passaggio da una strategia di tipo continentalista, quale quella che ha caratterizzato l'Occidente fino al crollo dell'Impero sovietico, ad una più tipicamente marittima trova ulteriore riscontro in quella che si configura come una nuova esigenza strategica per l'Occidente: la gestione delle crisi. È una nuova esigenza dettata proprio dalla scomparsa, per il prevedibile futuro, di grandi minacce da contenere a Est e dall'insorgere di continue instabilità regionali lungo le direttrici di nostro interesse politico, economico e commerciale. Tali instabilità vanno fronteggiate tempestivamente e localmente, là dove esse si generano, sia per prevenire un loro incrudimento ed allargamento a zone limitrofe, sia, uspicabilmente, per risolverle in modo equo e duraturo. La gestione della crisi va vista quindi non in chiave di attivismo episodico ma come strategia collettiva di sicurezza, per il perseguimento di più equilibrati e stabili assetti regionali e globali, che influenza e plasma la politica militare ed i suoi strumenti.

Dal quadro finora tracciato mi sembra dunque emergere con chiarezza l'esigenza di una riconfigurazione dello strumento militare in chiave di marcata e paritetica integrazione interforze. È questa una strada obbligata ed irreversibile perché solo uno strumento ripensato e ridisegnato in maniera unitaria e bilanciata, e non più come somma di disegni parziali di singoli componenti, può risultare economicamente efficiente e operativamente efficace. Uno strumento le cui caratteristiche peculiari, proprio per la natura intrinseca di una strategia marittima, non possono che essere la flessibilità d'impiego, la mobilità, la capacità di sostentamento a distanza, la interoperabilità con gli alleati, il braccio lungo, ossia la potenzialità di impiegare forze anche ad ampio raggio, se pur non con una uniforme densità di applicazione, là dove gli interessi nostri o delle nostre alleanze lo richiedano.

Gli interventi potranno quindi variare per intensità o per durata: da una presenza puntale più o meno saltuaria, lo "show the flag" per intenderci, a sostegno, ad esempio, di una penetrazione commerciale; a una dimostrazione di un nostro più generale interesse politico in aree lontane; a un'azione di continuativa presenza e controllo; a una capacità di influenzare gli sviluppi politico-economici e di intervento militare, quando e come necessario, per gestire crisi locali in aree di interesse del nostro spazio strategico.

In questa visione unitaria di uno strumento militare integrato a sostegno di una strategia a connotazione marittima, il ruolo di tutte le componenti specialistiche risulterà esaltato sia dalla loro complementarità che da una loro prevalente connotazione di "forze mobili". In quest'ottica la componente navale e l'uso dello spazio marittimo assolvono la fondamentale funzione di "leva" che abilita l'applicazione dello strumento militare nel suo complesso: l'uso del mare e del potere navale inteso quindi non più nella prospettiva mahaniana di fattore indipendente decisivo, bensì quale indispensabile strumento di "leverage", estremamente importante nella condotta delle relazioni internazionali e nella gestione della crisi: un vero moltiplicatore di potenza in grado di consentire la concentrazione nell'applicazione delle forze più che una loro dispersione.

Non a caso il Corbett, nel sottolineare che una strategia marittima "enables a nation to pick and chose when it will intervene", ricorda che questa nazione potrà "to partake as much or as little of the world as its interest dictate".

È sul solco di questi presupposti strategici che mi sembra quindi si debba indirizzare il nostro impegno di pensiero nel ridisegnare in modo unitario lo strumento militare. All'interno di questo strumento la componente navale è destinata ad assolvere i compiti che più le si attagliano: la presenza avanzata a sostegno della diplomazia; la sorveglianza ed il controllo dello spazio strategico di interesse; la capacità di influenzare reversibilmente "l'ambiente di sicurezza"; la risposta immediata all'insorgere di crisi; il dislocamento rapido e l'autosostentamento prolungato; l'intervento, la proiezione e la protezione di forze dal mare.

Prime conclusioni

Mi avvio rapidamente alle conclusioni. Direi “prime conclusioni”, poiché le riflessioni che ho voluto proporre richiedono una serie di approfondimenti per i quali non avremmo avuto qui il tempo necessario. Di una cosa sono convinto e lo ribadisco: è necessario che entriamo con convinzione nello spirito e nella dimensione del cambiamento e della progettualità.

Ho fatto un cenno rapido alla portata dei cambiamenti nello scenario internazionale. Ebbene, sono convinto che questi cambiamenti sono ormai irreversibili e che non ci possiamo più cullare nell'idea che stiamo vivendo un periodo di transizione. È molto forte la sensazione che l'alba del “nuovo ordine internazionale” non spunterà molto presto.

Quello che ci viene richiesto è un vero cambiamento culturale e di mentalità, un rovesciamento del nostro vecchio modo settoriale di concepire la politica militare e l'impiego del suo strumento. È una transizione da un sistema chiuso in se stesso ad uno aperto in cui il “pianeta militare”, nel suo complesso interforze, interagisce in un rapporto finalizzato di integrazione e di sinergia con gli altri “pianeti”, diplomatico, economico, produttivo, commerciale, scientifico e tecnologico del Sistema Paese. Lo scopo è quello di conseguire globalmente maggiore efficacia: un obbligo verso il Paese cui non possiamo sottrarci.

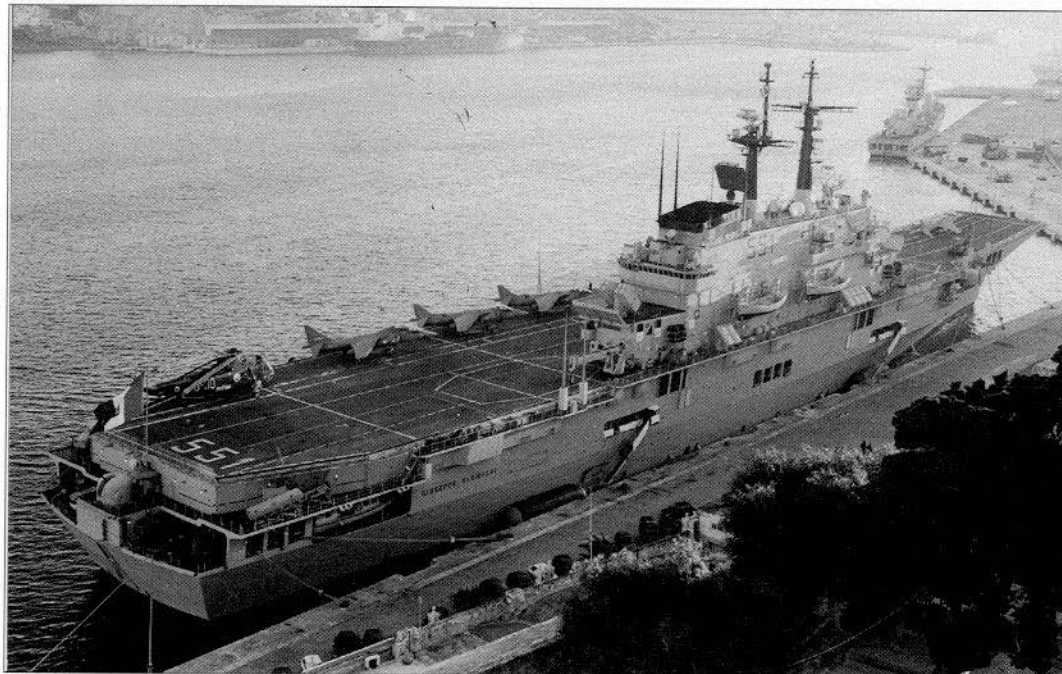


Il cacciamine *Termoli* della classe “Lerici” 2^a serie, in navigazione.



La nave d'assalto anfibio *San Marco* in navigazione.

L'incrociatore portaeromobili *Giuseppe Garibaldi*.



LA CONNOTAZIONE MARITTIMA DELLO STRUMENTO MILITARE

Linee di tendenza e di ricerca

*Conferenza tenuta il 21 giugno 1995
al Centro Alti Studi della Difesa
dal Capo di Stato Maggiore della Marina
Ammiraglio di Squadra ANGELO MARIANI*

La Marina nel nuovo sistema di sicurezza

Vorrei cogliere l'occasione di questo appuntamento annuale al CASD per fare qualche passo avanti sulla strada di una riflessione che ci sta portando, nel tempo, a meglio definire ruolo e caratteristiche della Marina in una proiezione di medio-lungo periodo del sistema di sicurezza. Questo non è un compito che ci siamo dati per diletto. È semmai un nostro preciso dovere perché negli anni che ci dividono dal 2000 andrà ad esaurirsi un modello di Marina che aveva visto la luce con la legge navale del 1975. E che ancora oggi è in grado di offrire al Paese una flotta contraddistinta da un buon grado di affidabilità e di efficienza.

Questa flotta è però giunta alla sua maturità tecnologica e non poche navi vivono nel cono d'ombra che preannuncia l'obsolescenza. Il nostro compito è dunque quello di programmare un rapido rimpiazzo di alcune di esse e di riprogettare, alla luce delle grandi novità intervenute nello scenario internazionale, la Marina di domani.

Perché questi passi avanti sulla strada della riprogrammazione realmente si facciano al di fuori delle logiche puramente settoriali, ed in una visione realistica e integrata dei "bisogni" di difesa e di sicurezza, è necessario che vi sia una chiara esplicazione dei presupposti da cui si parte e degli obiettivi che ci si pone. Questo può esporci al rischio di qualche semplificazione, che certamente non desideriamo, ma che vi preghiamo di considerare benevolmente all'interno di un quadro che, invece, vuole essere il più possibile conseguente e rigoroso.

Per nessuna ragione intendiamo affidarci all'improvvisazione e all'estemporaneità. La nostra storia e in fondo le stesse caratteristiche strutturali di una Forza Armata come la Marina ci agevolano nel proposito di sottrarci alle suggestioni dell'attualità e di ancorarci a una visione di lungo periodo dei problemi. Ci aiutano

anche a non far dimenticare — se mai ce ne fosse bisogno — che, per la sua natura e per le dimensioni degli investimenti che muove, la visione del futuro della Marina deve basarsi su legami profondi e duraturi con la realtà economica e sociale della Nazione, e deve saper valorizzare la fondamentale caratteristica geopolitica dell'Italia che è, appunto, quella di essere un Paese marittimo.

In un mondo che si va trasformando in una grande rete di flussi globali, è inevitabile che anche in Italia si determini un forte rapporto simbiotico tra economia, marittimità e Marina militare.

La "marittimità" dell'Italia è dunque una risorsa di grandissima importanza alla quale bisogna guardare con rinnovata attenzione. È una risorsa geopolitica che si riflette, in termini di opportunità, sulla politica della difesa e sul ruolo internazionale dell'Italia. Noi siamo convinti che proprio l'evoluzione del quadro strategico internazionale, restituisca una funzione di particolare modernità alle Marine. Esse vanno ridisegnate come perno di una concezione nuova della politica di sicurezza di cui hanno bisogno in modo particolare i Paesi occidentali per proteggere e sostenere le loro economie "aperte", interessate ai processi di globalizzazione dei mercati.

Nel caso dell'Italia la "connotazione marittima" è un dato strutturale e il sistema di sicurezza non può certamente prescindere da una Marina forte ed efficiente. E sul "come" valorizzare questo dato strutturale nel ridisegnare la Marina del futuro ci soffermeremo più avanti.

La politica della sicurezza come fattore di integrazione

Prima però di inoltrarci sui temi specifici della marittimità del "sistema-Italia" e del ruolo della Marina nel futuro, ci sembra opportuno soffermarci su alcuni aspetti del problema generale della sicurezza del nostro Paese. Abbiamo segnalato più volte il grave ritardo con cui si procede sulla strada dell'evoluzione da politiche "residuali" della difesa a politiche strategiche della sicurezza. Che per noi significa: da una visione settoriale — e in realtà superata — del problema della difesa a una visione interdisciplinare (e quindi globale) del problema della sicurezza.

Questo ritardo non è solo colpa del sistema politico e della sua cronica disattenzione ai temi della sicurezza. È in realtà espressione di una cultura e di un atteggiamento di resistenza al nuovo anche del mondo militare che, il più delle volte inconsapevolmente, ha coltivato ed alimentato una sorta di autoisolamento. Faremo davvero un passo avanti nella costruzione di una politica moderna della sicurezza solo se capiremo che le Forze Armate sono una componente viva del "sistema-Paese", che oggi ha ragion d'essere solo se si rende capace di interagire a pieno titolo con le altre componenti della società.

Dobbiamo dunque sforzarci di uscire dalla nicchia e dalle logiche corporative e,

diciamo pure, autogiustificative. Intorno a noi molte cose sono cambiate in questi anni: non solo il sistema degli equilibri geopolitici e geostrategici ai quali necessariamente ancoriamo le nostre prospettive. Sono intervenuti processi culturali che innovano profondamente i rapporti tra le persone, prim'ancora che tra i popoli. Solo a titolo di esempio, pensiamo alle grandi tematiche ambientali, dalle quali non si può responsabilmente prescindere; pensiamo ai cambiamenti che la rivoluzione telematica sta introducendo nella vita di tutti i giorni. Dobbiamo dunque analizzare attentamente questi fenomeni per "mettere a fuoco" le conseguenze enormi che tutto ciò sta avendo ed avrà sui temi della sicurezza e sull'evoluzione dei sistemi di difesa.

Siamo costretti a muoverci nello scenario mondiale entro una contraddizione veramente rilevante. Da un lato, abbiamo una globalizzazione dei processi decisionali che assegna alla sfida tecnologica e alla competizione economica (tra loro sempre più legate) un ruolo centrale; dall'altro lato, abbiamo una vera e propria implosione localistica, prevalentemente fondata su valori o pseudovalori etnici e religiosi, che ci riporta ad un primitivismo violento dei conflitti che ogni volta ci sorprende e ci sconvolge.

Sembrerebbe una contraddizione assurda, se non proprio insanabile. Essa in realtà si costruisce su un fattore comune di cambiamento che si esprime in modo sostanzialmente speculare nel mondo industrializzato (nelle sue due componenti: i Paesi di antica industrializzazione e quelli emergenti) ed in quello ormai tagliato fuori, per chissà quanto tempo, dai processi di sviluppo.

Questo fattore comune di cambiamento riguarda il concetto di potere e di dominio. Nel caso dei Paesi sviluppati o in via di sviluppo, eliminato il diaframma ideologico, la competizione si trasferisce fondamentalmente sul terreno economico: la "graduatoria del potere" è determinata giornalmente, più di ogni altra cosa, dai mercati finanziari e dai flussi commerciali.

Nel caso del mondo sottosviluppato, invece, è proprio la perdita della speranza dello sviluppo che determina forme di conflitto esasperato. Il problema del potere non si esprime più in una forma più o meno pacifica di dominio, ma addirittura nella eliminazione dell'"altro". Non a caso, sempre più frequentemente questo genere di conflitto si esprime attraverso la guerra civile e quel suo particolare surrogato che è la guerra "tra vicini", che hanno forti mescolanze etniche. Di fronte a questo genere di conflitti (la Somalia, il Ruanda, l'Algeria, in fondo la stessa ex Jugoslavia, la Cecenia, ecc.) poco o nulla sembra potere la capacità di mediazione internazionale. E certo nulla può il diritto internazionale.

Qual'è dunque il fattore comune che lega funzionalmente gli Stati legati allo sviluppo e le aree emarginate? È quello dell'*esclusione* (o dell'*autoesclusione*). La logica della competizione economica tende ad escludere dal proprio "campo di battaglia", le aree tagliate fuori dal processo di sviluppo. I Paesi ricchi non hanno bisogno di dominarle; hanno semmai bisogno di "abbandonarle". Potremmo dire che

l'abbandono — cioè l'antitesi del dominio su cui si fondava il colonialismo — è la pena peggiore che il mondo sviluppato possa infliggere ai Paesi poveri. Paesi che, a quel punto, sono naturalmente portati a rifluire in un localismo irragionevole, perché in realtà vissuto come ultima spiaggia. L'esclusione è talmente penalizzante che quasi automaticamente innesta una esasperata ricerca di una identità purchessia (etnica o religiosa, in qualche modo tribale).

Ci soffermiamo con qualche enfasi su questo argomento anche perché lo sentiamo particolarmente vicino a noi: esso riguarda certamente molti Paesi del nostro spazio regionale, tanto che la nuova politica mediterranea dell'Unione Europea non altro ci appare che un concreto e deciso tentativo di evitare che tutto questo si verifichi davvero.

L'Italia e le responsabilità della scelta dell'integrazione

Non è pensabile che in un mondo così radicalmente cambiato — in cui al bipolarismo ideologico, con le sue leggi della deterrenza, si sostituisce un dualismo economico costruito sulla logica dell'esclusione — le Forze Armate possano continuare ad essere quelle di prima. Questo vale a maggior ragione per l'Italia che, negli anni della Guerra Fredda, ha potuto sottodimensionare il suo apparato di difesa in ragione di una rendita di posizione di cui, come Stato di confine, godeva all'interno dell'Alleanza Atlantica.

La nuova situazione impone all'Italia due scelte, in qualche modo contestuali: — la prima è quella di legare ad una maggiore esposizione della sua politica estera il nuovo disegno della sua politica della sicurezza; — la seconda è quella di meglio definire il sistema degli interessi nazionali da tutelare nei vari livelli di integrazione nei quali è impegnata (dall'Europa al Mediterraneo, alla più vasta area della solidarietà atlantica, dal mercato unico al mercato globale).

Ormai è evidente che è dalla minore o maggiore capacità di restare partecipi dei grandi processi di integrazione che dipende il futuro dell'Italia come di ogni altro Paese civile. Da questa capacità dipende, per essere più precisi, il minore o maggiore grado di *inclusione* nei grandi processi decisionali che, nel nuovo mercato globale, determinano il rapporto tra potere economico, influenza politica e sistema di sicurezza. Da questo criterio selettivo dipenderà, di conseguenza, la nuova gerarchia delle influenze che si determinerà sullo scacchiere internazionale.

Se questa interpretazione della realtà risponde al vero, più che mai necessario ci sembra partire dalla considerazione dell'Italia come una media potenza regionale con interessi globali.

Proprio per poter contare all'interno dei vari processi di integrazione (Europa, NATO, ONU, Sistema-Mondo) l'Italia non può non responsabilizzarsi maggiormen-

te nell'ambito geopolitico in cui si trova collocata.

Questo non significa certo che l'Italia debba sviluppare una politica di potenza. Deve però conseguire l'autorevolezza necessaria per potersi tutelare in quell'area e per non doversi estraniare rispetto ai problemi di sicurezza collettiva che comunque si presenteranno.

Tuttavia questa "responsabilizzazione" regionale è condizione necessaria ma non sufficiente per qualificare il ruolo internazionale di un Paese che ha un'economia degna di essere "politicamente" rappresentata all'interno del Club dei Sette Paesi più industrializzati del mondo. C'è evidentemente una proiezione dei suoi interessi nazionali che va ben oltre l'ambito geopolitico regionale. Questi interessi hanno bisogno di un complesso di "sostegni" di politica commerciale, diplomatica e militare senza i quali un'economia di mercato come quella italiana, basata sulla trasformazione e sostanzialmente fondata sulle esportazioni, sarebbe destinata a svilupparsi in condizioni di inferiorità. E ciò in un mondo in cui il mercato è continuamente sollecitato da spinte liberalizzatrici ma anche da forti chiusure protezionistiche.

Nasce da questo, per l'Italia, il problema di ben collegare il discorso dell'inseadimento geopolitico a quello della proiezione geoeconomica e di definire con chiarezza con quali strumenti essa è in grado di proteggere i propri interessi nazionali nelle diverse situazioni e nei diversi ambiti.

Perché la connotazione marittima dello strumento militare

È su questa impalcatura che noi poggiamo la convinzione che l'Italia abbia bisogno di dare al suo strumento militare una più forte connotazione marittima. Questo non significa di per sé "più Marina, meno altre Forze Armate" in una logica di tipo concorrenziale che risolutamente rifiutiamo. Significa invece che, nella mutata situazione, l'Italia deve:

1° – Avere la capacità di sostenere e difendere gli interessi nazionali nell'accezione vasta che prima abbiamo delineato parlando di un Paese la cui economia è proiettata a livello di mercato globale.

2° – Adempiere ai suoi impegni, nell'ambito delle politiche collettive di sicurezza, che non sono più solo quelli tradizionali e pur limitati della partecipazione alla NATO, ma riguardano sempre di più la costruzione di una politica comune europea della difesa e della sicurezza e soprattutto la partecipazione ad operazioni in ambito ONU.

3° – Disporre di uno strumento militare certamente commisurato ai limiti del suo ruolo internazionale, ma comunque capace di operare anche al di fuori del suo ambito geopolitico regionale (il cosiddetto Mediterraneo allargato). Per poter far questo, lo strumento militare deve essere altamente integrato tra le varie compo-

nenti (quindi complementare e bilanciato) e deve avere grande mobilità, massima flessibilità oltre che, naturalmente, un buon grado di autonomia.

Quando parliamo di "connotazione marittima" ci riferiamo certamente ad un ruolo qualificato che la Marina deve svolgere nell'ambito della politica della sicurezza. Non vogliamo però assolutamente riaprire la contrapposizione, più o meno di scuola, tra impostazioni navalistiche e impostazioni continentalistiche. Non crediamo che sia questo il problema. Tanto meno ci sembra utile stare a discutere oggi se, dopo la fine della Guerra Fredda, si debbano privilegiare le grandi direttrici mediterranee rispetto a quella continentale nord-orientale.

Questi dibattiti sono "il passato" della cultura militare. Un passato rispettabile che va attentamente studiato, ma rapidamente metabolizzato in una visione moderna della politica della sicurezza: una visione, cioè, che non accetta la logica delle opzioni principali e delle derivate, ma che fa proprio dell'equilibrio e della simbiosi tra i vari fattori geostrategici il suo punto di forza.

La nuova qualità dell'apporto della Marina

La connotazione marittima dello strumento militare è la qualità nuova dell'apporto della Marina. Che nasce dalle seguenti riflessioni:

1° – Perché una Nazione come l'Italia possa riscuotere il suo "dividendo" di pace e di sicurezza è necessario che dia un suo congruo contributo a un sistema di sicurezza collettiva che oggi, fondato sull'asse EUROPA-NATO-ONU, non può che avere proiezione planetaria. L'Italia non è una grande potenza, ma il suo strumento militare deve avere la capacità di operare a lungo raggio in sintonia con le Forze Armate degli altri grandi Paesi sviluppati. E lo può fare solo con una Marina che disponga di una linea d'altura in grado di proiettare affidabilmente e utilmente lo strumento militare anche fuori dall'ambito regionale.

2° – Occorre dare spessore alla correlazione tra politica estera, politica della difesa e politiche economico-finanziarie a sostegno degli interessi italiani nel mondo. La Marina, a questo fine, è uno strumento prezioso, perché dispone di capacità di presenza, di permanenza e di flessibilità d'azione, che sono uniche tra gli strumenti militari e che la mettono in grado di svolgere un fondamentale ruolo di collegamento e raccordo.

3° – La marittimità dell'Italia diviene un elemento di grande importanza strategica per un'Europa unita che non può rinunciare ad un ruolo mondiale senza rimettere in causa la sua stessa esistenza, e che non potrebbe assolvere questo ruolo senza l'appoggio di una grande politica marittima. Un'Europa che, inoltre, deve comunque misurarsi con i problemi di instabilità, ma anche con le esigenze di sviluppo, di molti dei Paesi che si affacciano sul bacino mediterraneo.

Linee di tendenza e di ricerca

La connotazione marittima è dunque una indicazione concreta che deriva dalla convergenza di una serie di fattori: alcuni di natura squisitamente politica (legati alla collocazione internazionale dell'Italia), altri di natura geopolitica (determinati dalla rivalutazione dell'elemento marittimo nello stesso contesto regionale), altri ancora di natura geoeconomica (espressione questi, come abbiamo visto, di un inarrestabile processo di globalizzazione dei mercati).

L'insieme di questi fattori traccia alcune linee di tendenza, e comunque di ricerca, che la Marina non può non considerare attentamente all'interno dei suoi progetti e dei suoi processi decisionali (nota 1).

Ci guida un concetto di coinvolgimento e di partecipazione che definiremmo di "integrazione attiva". Un concetto che è già operante a livello politico-economico e che tende a diventare dominante anche a livello geostrategico: sia che si parli di Europa e di Mediterraneo, sia che si ragioni in termini di nuova integrazione trans-Atlantica, sia che ci si muova nel senso del rafforzamento del ruolo dell'ONU. L'importante per noi è che non si dimentichi che questo concetto di "integrazione attiva" comporta, anzi impone, che ciascuno contribuisca con una piena valorizzazione della sua specificità.

(nota 1) Ad incoraggiarla su questa strada — che è innovativa nel metodo prim'ancora che nei contenuti — concorre in modo decisivo la consapevolezza che i cambiamenti intervenuti in questi anni, che hanno radicalmente modificato gli equilibri internazionali, non sono certo di breve momento e non vanno ricondotti ad una lettura esclusivamente politico-ideologica della fine della Guerra Fredda. È certamente vero che l'assetto bipolare è venuto meno in seguito alla disintegrazione dell'Unione Sovietica e al crollo dell'utopia politica che l'aveva generata e tenuta insieme. Ma è vero che è almeno a partire dalla seconda metà degli anni Settanta che al bipolarismo strategico (fondato sulla contrapposizione ideologica) si era venuto sovrapponendo un multipolarismo economico che aveva determinato non poche situazioni di divisione e di tensione all'interno dei due blocchi.

Oggi ragionare in termini di nuove politiche della sicurezza significa necessariamente tener conto del fatto che ormai da tempo il confronto militare Est-Ovest era diventato un vestito troppo stretto per un sistema di relazioni internazionali prepotentemente sollecitato da un pluralismo economico-commerciale non più assoggettabile a logiche puramente politiche. La spinta che ha provocato la fine del vecchio assetto geo-strategico è la stessa che oggi ne richiede uno nuovo. La nuova domanda di sicurezza dei Paesi economicamente più forti è sempre più espressione conseguente della capacità di integrare gli interessi nazionali in assetto regionale e, per questo tramite, proiettarli a livello globale. Le Nazioni ad economia sviluppata hanno, rispetto a quelle dei Paesi emergenti o in via di sviluppo, il vantaggio ancora enorme di poter (e dover) tener insieme politiche economiche e politiche della sicurezza nella logica dell'integrazione regionale. Nelle aree di nuovo sviluppo questi processi sono meno facili e meno scontati. Ma è questo il terreno decisivo sul quale, in un sistema multipolare, si definiranno i nuovi assetti strategici e i nuovi rapporti di forza.

Da questi presupposti è partita la nostra riflessione sulle tendenze attuali e su esse si fonda necessariamente il nostro lavoro di ricerca teso a definire le linee-guida per la Marina del futuro.

Ecco perché la "connotazione marittima" dell'Italia deve essere trasferita in modo coerente ed efficace nell'ambito di un rinnovato strumento militare, a sua volta espressione di una aggiornata politica della sicurezza.

Ed ecco anche perché la sottolineatura della "connotazione marittima" in nessun modo può essere interpretata come una forzatura corporativa da parte della Marina, o anche solo un tentativo di dare maggior rilievo al suo ruolo.

Per noi, la "connotazione marittima" — lo abbiamo più volte chiarito — è un percorso tutto interno alla logica interforze, un primo ed essenziale passaggio del più generale processo integrativo che è il motivo ispiratore della nuova politica della sicurezza.

Abbiamo perciò fissato, ci sembra del tutto coerentemente, in sei concetti strategici chiave i punti sui quali sviluppare le linee di tendenza e di ricerca di cui abbiamo prima parlato. Questi concetti traggono spunto dal fatto che il "focus" geostrategico dell'Italia è sempre più quello marittimo; ma la vera forza la traggono dall'evidente constatazione che sono il mercato globale ed il costruendo nuovo sistema di relazioni internazionali che attribuiscono all'elemento della marittimà un ruolo davvero centrale.

Una Marina a braccio lungo

È questa la caratteristica fondamentale di uno strumento militare che risponda alle nuove esigenze della politica di sicurezza italiana. Essa è ben presente nella Marina attuale, ma ha bisogno di essere consolidata per dare consistenza e credibilità strategica alla scelta interforze. Ed anche per rendere possibile una presenza internazionale dell'Italia adeguata ai bisogni dell'integrazione attiva a protezione dei suoi interessi nazionali nel mondo.

Solo con uno strumento navale a braccio lungo l'Italia potrà operare, in modo qualificato, all'interno delle missioni multinazionali. Solo in questo modo lo strumento militare potrà costituire un'opzione ampia e non un vincolo limitativo alle sue scelte di politica internazionale.

L'apporto di una forza navale a braccio lungo diverrà sempre più importante anche dal punto di vista della politica economica e commerciale.

Il fatto che l'Italia abbia un "focus" geografico marittimo non fa altro che accentuare questa esigenza, in un mondo in cui l'80 per cento dei prodotti commerciali, senza contare i gasdotti, viaggia per mare. L'apertura di nuovi mercati nelle aree di nuovo sviluppo esige la garanzia di libero accesso a tutti i mari toccati dai nostri interessi commerciali. E vedremo più avanti che il "braccio lungo" è anche una condizione fondamentale per una conoscenza crescente e comunque adeguata di quelle che potremmo definire le nuove frontiere del mercato globale, in cui la simbiosi tra economia, sicurezza e politica estera è un'arma decisiva per ciascun Paese.

La globalizzazione esige dunque il mantenimento e la qualificazione della capa-

cità della Marina di operare a lungo raggio poiché presuppone uno strumento militare al servizio di una politica estera di proiezione ed estensione degli interessi nazionali. Una tale politica — come abbiamo visto — lega un insediamento responsabilizzato nell'ambito geopolitico di riferimento ad esigenze di presenza oltremare e di proiezione di forza nell'ambito di operazioni interalleate ed interforze, di fatto non programmabili e non prevedibili.

In termini militari questo significa per la Marina disporre di buone navi di "prima linea". Navi, cioè, di altura, in grado di realizzare con il dispositivo interforze interventi a distanza, dosabili secondo scale controllate agevolmente dalla catena di comando. Ad esse, va associata la linea dei velivoli da pattugliamento marittimo a lungo raggio, preziosi per la loro tempestività di intervento e sorveglianza delle aree di crisi.

La Marina non si è fatta trovare impreparata da questa evoluzione verso una nuova concezione della politica di sicurezza, ma ha bisogno di rafforzare questa scelta negli anni a venire. Proprio per questo attribuisce elevata priorità alla sostituzione del naviglio d'altura e dei velivoli da pattugliamento marittimo che escono dalla linea operativa. Inoltre, ha già messo in cantiere una nave capace di fornire supporto tecnico e logistico prolungato ad un Reparto d'altura. Nel frattempo sviluppa esperienza, mentalità e cultura di lungo raggio, oltre che con le operazioni reali, con le campagne addestrative, con le esercitazioni multinazionali e gli scali nei porti esteri.

L'apporto della Marina alla creazione di un unico spazio operativo integrato

Ragionare e progettare la sicurezza in termini interforze significa oggi superare di fatto la filosofia di integrazione binaria delle forze (aeroterrestre o aeronavale) di cui si alimentava la nostra politica militare negli anni della Guerra Fredda. La divisione tradizionale tra la strategia aeroterrestre (la "Air-Land Battle", binomio di aerei e corazzati per il Fronte del Centro Europa) e la strategia aeronavale (basata sulla "Maritime Strategy", della USN) era allora imposta dall'esistenza di una frontiera dominante, quella dell'Europa centrale, e di un nemico incombente, l'Unione Sovietica e il suo blocco.

Oggi la filosofia interforze deve tener conto non solo del fatto che quell'assetto geostrategico è venuto meno; ma deve anche considerare che ai tradizionali terreni di confronto, le "warfare areas" delle singole Forze Armate (mare, terra, aria), se ne è aggiunto un quarto: lo spazio, del quale tutte le FF.AA. hanno ugualmente bisogno e che non è più prerogativa delle sole grandi potenze.

Bisogna dunque che ogni Forza Armata fondi i suoi programmi sul presupposto che tutte le operazioni militari del futuro avranno un pieno carattere interforze. E che questo carattere non potrà essere la semplice sommatoria delle tre specificità ma semmai la risultante di un processo integrativo delle loro capacità di operare

insieme nelle quattro "warfare areas". Questo ovviamente comporta la fine della cultura dell'autonomia e della separatezza, ma comporta anche la fine di una visione interforze necessariamente ed ostentatamente "paritetica", per cui ciascuna operazione debba essere egualmente condivisa e ripartita tra le tre Forze Armate classiche. Si dovrà invece pensare in termini di un Comando interforze il quale potrà definire caso per caso gli apporti di capacità delle singole Forze che risulteranno funzionali al successo di ogni specifica missione.

Per la sua parte, la Marina si è posta da tempo in questa prospettiva, anche in virtù del fatto che gli strumenti navali sempre più si vanno definendo come momento di polarizzazione di una cultura interforze che fa apparire superata una strategia navale pura.

E infatti, la capacità aerea è, pur in misura diversa, patrimonio di molte Marine; le forze anfibe costituiscono l'elemento iniziale intorno al quale si costruisce l'intervento aeroterrestre; e la capacità spaziale risiede nella possibilità di avere sulle navi sistemi di telecomunicazione e di "information technology" sempre più sofisticati e complessi.

La Marina ha dunque la capacità di rendere complementari gli apporti interforze nell'ambito delle singole operazioni e di dare il massimo sviluppo sia alle tecnologie sia alle metodologie di integrazione sistematica tra le quattro *warfare areas*.

In termini pratici, la nostra Marina è già presente in tutte le *warfare areas*, e si è progressivamente sviluppata in modo che la flotta possa garantire spazi operativi integrati all'insieme delle Forze Armate.

A questa logica si ispira la proposta, già in fase di realizzazione, di dar vita ad una Brigata Anfibia Interforze sulla base dell'esperienza costituita dal piccolo Reparto anfibio di cui la Marina dispone già da tempo.

In questa stessa direzione si muove il progetto di sostituzione del *Veneto*, con una seconda nave maggiore che affianchi la portaeromobili *Garibaldi* con analoga capacità aeronavale. In tal modo sarà possibile utilizzare in ogni momento una capacità interforze ora necessariamente legata alla disponibilità del solo *Garibaldi*.

Infine, la Marina concepisce le navi maggiori come sedi di Comandi Interforze, e per questo farà in modo che tutti i suoi sistemi possano pienamente interoperare con i corrispondenti sistemi terrestri ed aerei. L'obiettivo è quello di rendere le impostazioni ed i programmi navali reciprocamente complementari con quelli delle altre Forze Armate, nell'ambito della dottrina interforze della Difesa. Si dovrà portare il vecchio pensiero aeroterrestre e aeronavale a confluire nel concetto di un unico spazio operativo integrato.

La Marina come strumento fondamentale dell'Information Warfare

La guerra delle informazioni è del tutto fisiologica nel tempo della "società dell'informazione" dominata dalle nuove tecnologie e dalla loro capacità di porre al

centro dell'attività economica la produzione di beni immateriali. In una società di questo genere la materia prima fondamentale è la "conoscenza". Naturalmente le Forze Armate non possono prescindere e non c'è dubbio che una politica della sicurezza veramente efficace si basa sempre di più sull'insieme delle conoscenze che danno alle Forze Armate effettiva consapevolezza e padronanza della situazione in cui operano: quella che in inglese viene sinteticamente definita "*situation awareness*".

Ormai è chiaro che non è più la tecnologia militare a fornire soluzioni all'industria civile, come accadeva qualche decennio fa. Al contrario, è l'enorme sviluppo della tecnologia dell'informazione a determinare profondi cambiamenti sia nel modo di concepire sia nel modo di impostare le politiche di difesa. Si giunge all'impiego materiale della forza militare al termine di un processo in cui il possesso delle informazioni e l'uso di tecnologie della comunicazione svolgono un ruolo decisivo. Per raggiungere una propria, ottimale *situation awareness*, o per modificare quella altrui a proprio vantaggio, occorre capacità di comprensione interdisciplinare e globale del significato e degli orientamenti delle politiche estere, delle politiche economiche, oltre che delle caratteristiche culturali e talvolta etnico-religiose del contesto in cui si opera. È necessario in generale elaborare una quantità enorme di informazioni, e comunque disporre anche sul campo di tecnologie e sistemi di informazione estremamente complessi e sofisticati.

Dovendo proiettare tutto questo a distanza in un contesto di globalizzazione e di interdipendenza, si capisce quanto sia grande l'importanza di uno strumento navale attrezzato a ben misurarsi sulla "*information warfare*". È quanto questo modifichi i tradizionali parametri di produttività e di efficienza dello strumento militare.

La nave è l'unico mezzo militare che può avere in sé l'enorme bagaglio di software e di hardware necessario per collegare e fondere insieme, sul campo, le notizie raccolte con l'obiettivo di conseguire il pieno dominio dell'informazione e dei suoi flussi. E per quanto riguarda specificamente la raccolta delle notizie, si pensi al ruolo del sommergibile moderno quale risposta all'esigenza di penetrare fisicamente ed occultamente lo scenario di crisi, per acquisire piena conoscenza del complesso ambiente dei litorali.

La nave così concepita, e soprattutto la nave maggiore, diventa quindi non solo la sede di Comandi interforze ma anche la sede attrezzata di lavoro di strutture professionali (dai diplomatici agli esperti economici) ormai sempre più necessarie nella costruzione "sul campo" di politiche della sicurezza.

Anche a questi principi ed a queste esigenze si ispira il progetto della seconda nave maggiore alla cui realizzazione sta lavorando la Marina. Occorrono, come abbiamo visto, grandi capacità di staff, tecnologie avanzate e piena interoperabilità di sistemi perché il comando interforze possa padroneggiare questa nuova dimensione. Tutto questo esige un tessuto di accordi e di forme di cooperazione che

proiettano le Forze Armate al di fuori delle loro tradizionali aree di competenza, alla ricerca di collaborazioni interdisciplinari. Occorre entrare a pieno titolo nella cultura e nella tecnologia dei grandi flussi comunicativi: satelliti, fibre ottiche, data-links, telematica, sistemi multimediali ecc.. A questo la Marina si è venuta predisponendo, consapevole del fatto che un qualsiasi Reparto militare senza una forte capacità di presenza e di gestione nell'*information warfare* è, per così dire, una Forza cieca.

L' "intervento "dal mare" per influire sugli eventi a terra

È questo, a un tempo, il presupposto e lo sviluppo dei concetti di integrazione esaminati nei punti precedenti. Mentre il mondo cambia, mentre cambiano le strategie di sicurezza, anche i contributi navali alle strategie devono cambiare. Fiumi di inchiostro e una letteratura convincente hanno ormai accompagnato in archivio le vecchie tesi navaliste, rese obsolete dalle concezioni moderne di politica della sicurezza e in modo particolare dal venir meno della logica bipolare fondata militarmente sull'esigenza di contrastare in tutti i campi — e quindi anche sul mare — un oppositore globale.

Abbiamo visto quindi come il classico "controllo del mare" non è più solo al primo posto nei compiti di una Marina moderna. Il "focus" dell'azione navale si sposta dunque sull'interazione con le operazioni di terra e sulla capacità di supportare *dal mare* la presenza di contingenti interforze sul territorio. Il controllo del mare non è più soltanto un obiettivo primario di per sé, ma diviene anche una funzione strumentale e finalizzata a questo nuovo compito.

L'intervento *dal mare* è ormai un concetto universalmente accettato ed ampiamente verificato nell'esperienza di gestione delle crisi di questi anni che, nella grandissima parte dei casi, sono state "a connotazione dominante marittima". In applicazione di questo concetto, la Marina diviene "attore a tempo pieno" nelle operazioni a terra, in quelle fasce litoranee dove si svolge più dell'80% dell'attività umana. Non si tratta più di una funzione di cooperazione collaterale o temporanea, ma di una vera e propria fusione di sforzi che coinvolge tutte le *warfare areas* (dai sistemi di sorveglianza alla guerra elettronica, dal cannone alla forza anfibia, dall'aeromobile imbarcato al missile mare-suolo) per controllare dal mare gli eventi su terra.

Riteniamo di non doverci ulteriormente soffermare su questo punto, se non per ribadire che l'intervento dal mare nelle operazioni sulla terra comporta l'esaltazione sia della capacità integrativa tra le Forze sia della capacità di progettare insieme, fra tutte le Forze Armate, sistemi di proiezione e di protezione di Forze che si servano proprio delle enormi possibilità — ma anche dell'indubbia complessità — offerte da una gestione contestuale di tutte le *warfare areas*.

La Marina italiana ha già ampiamente metabolizzato questo cambiamento, in virtù dell'esperienza maturata nella partecipazione alle più significative operazioni di questi anni. Il *controllo dal mare* ormai si pone come una prerogativa fonda-

mentale di una Marina proiettata verso il futuro. E di questo nei nostri programmi abbiamo tenuto attentamente conto.

La Marina come strumento di prevenzione dei conflitti e di controllo delle crisi

Il completamento, inevitabile, dell'apporto della Marina ad una impostazione globale del concetto di sicurezza presuppone una predisposizione della Forza Armata a conoscere in profondità, e appunto preventivamente, le situazioni in cui potrebbe essere chiamata ad operare. Tale missione *in avanti ed in anticipo* è stata efficacemente definita in inglese *"Forward from the Sea"*. Essa tende sostanzialmente a migliorare la conoscenza di zone sensibili o calde attraverso un complesso di attività che va dalla visita ai porti ad azioni di sostegno dell'azione diplomatica o dei programmi di collaborazione economica e commerciale in cui entrano in gioco interessi nazionali. Potremmo definirla una sorta di concettuale pre-posizionamento strategico fondato, più che sulla preparazione dell'azione militare, sull'estensione delle cooperazioni e sull'approfondimento degli interventi tesi ad allentare le tensioni e ad evitare i conflitti. Nel caso in cui il conflitto si riveli inevitabile, l'azione preventiva sarà stata comunque di grande utilità preparatoria e conoscitiva ed offrirà opportunità maggiori di componimento delle tensioni nelle fasi successive.

Il terreno proprio di queste attività preventive è l'integrazione piena tra presenza militare, azione diplomatica e sviluppo delle politiche di cooperazione economica e di interscambio commerciale. In tal modo si dà sostanza a forme di rapporti bilaterali e multilaterali si migliora l'interoperabilità con le altre Marine, si acquisisce ogni elemento per un eventuale intervento operativo, e si costruisce, in generale, un tessuto di relazioni e di raccordi interdisciplinari a sostegno degli interessi nazionali presenti nei vari contesti. Un'opera che consente di realizzare continuità concettuale e, quel che più conta, collegamento operativo tra l'attività di pace e le esigenze iniziali di una crisi.

La Marina sta facendo molta attività di questo tipo: campagne e visite a supporto della politica estera (prima visita in Mozambico; prima visita nel nuovo Sud Africa); dell'economia (partecipazione a mostre navali, visite in Sud-Est Asiatico, Malesia, Indonesia); familiarizzazione con nuovi partner (esercitazioni con Paesi ex Patto di Varsavia in Mar Nero, nel Baltico, nel Mare del Nord); attivazione delle relazioni militari con nuovi membri e/o osservatori UE e UEO (es. Svezia, Finlandia, ecc.); relazioni ed esercitazioni con le Marine del Nord Africa, Medio Oriente, Golfo; presenza politico-diplomatica in Sud America e Nord America.

L'approccio nuovo nel rapporto tra Marina e industria della difesa

La partecipazione alle operazioni multinazionali e le tendenze operative che abbiamo fin qui esaminato portano con sé un contenuto di sfida tecnologica che pone l'esigenza di dare ai rapporti con l'industria della difesa un più chiaro quadro

di riferimento.

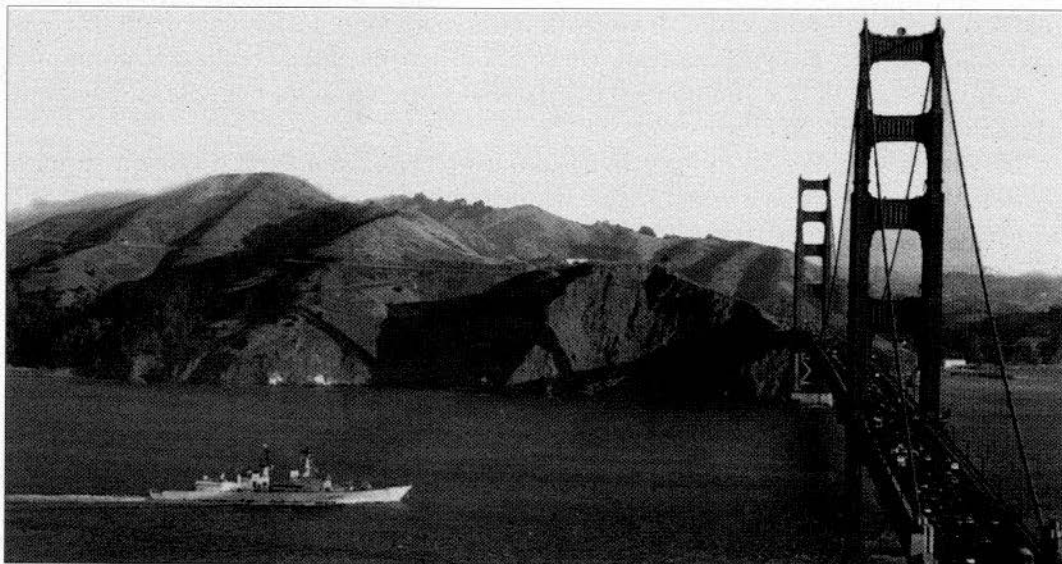
Come ben sappiamo, essa attraversa una fase di gravi difficoltà. La forte riduzione dei bilanci militari è naturalmente la causa più eclatante nel determinarle. Ma non è il solo problema.

Di fronte all'esasperazione della concorrenzialità e dell'emergere di nuove esigenze operative, l'industria della difesa segnala sostanzialmente una sovraccapacità industriale e, in conseguenza dei tagli ai programmi di investimento della Difesa, un "rischio di disaffezione" e quindi di esclusione da importanti accordi internazionali.

C'è un problema economico-produttivo e occupazionale la cui importanza non sfugge ad alcuno. C'è il rischio di una perdita di *know-how* in comparti che producono ricadute estremamente positive sul resto del tessuto economico. Ma c'è anche e soprattutto il rischio di un ritardo — poi non più facilmente recuperabile — nell'acquisizione di *know-how* fondamentale per la sicurezza nazionale.

Noi sosteniamo con convinzione l'esigenza di un rilancio di un rapporto qualificato con i settori industriali ai quali è interessata la Marina. Anche di recente, abbiamo avviato una riflessione comune sull'evoluzione tecnologica nel settore e sull'esigenza di approntare nuove metodologie e nuove strategie produttive e di mercato. Noi non vogliamo dire all'industria cosa deve fare in generale: vagliamo semplicemente indicare con precisione le nostre necessità operative e concordare con essa che cosa è possibile fare insieme, in una visione realistica dei nostri programmi e delle risorse prevedibili, per poter disporre della massima efficienza produttiva e del più avanzato livello tecnologico.

È evidente, in primo luogo, che il tradizionale rapporto fornitore-committente



Il cacciatorpediniere *Luigi Durand de la Penne* all'arrivo a San Francisco durante il periplo effettuato nel 1996-97 insieme al pattugliatore di squadra *Bersagliere*.

deve evolvere — pur nella distinzione dei ruoli — in un rapporto di *partnership* strategico. Da un lato le commesse della Difesa non sono più sufficienti, di per sé, a garantire una tranquilla sopravvivenza all'industria del settore. Dall'altro lato esse richiedono all'industria stessa un così alto grado di capacità produttiva che solo una reale competitività ed integrazione nel mercato internazionale può consentirle.

Insieme possiamo fare alcune cose importanti. Prima di tutto definire i settori in cui è ancora utile operare autonomamente in ambito nazionale, perché possiamo contare su buoni livelli di capacità, e quelli che conviene invece abbandonare perché comunque (e per diverse ragioni) non sono più competitivi. E poi, decidere come e quando comprare direttamente sul mercato internazionale e come e quando avviare collaborazioni internazionali nelle quali l'industria italiana possa inserirsi con profitto.

Tutto ciò esige il massimo di chiarezza e di trasparenza e l'eliminazione di ogni residua confusione e sovrapposizione dei ruoli.

Già oggi, e sempre più nel futuro, nessun programma navale maggiore potrà essere sviluppato autonomamente.

Queste premesse sono quindi indispensabili perché la Marina e l'Industria si posano muovere di concerto e con maggiore forza contrattuale nel quadro ineludibile degli accordi di cooperazione e della competizione industriale internazionale. Noi abbiamo tutto l'interesse a far crescere l'industria italiana ed essa avrà, a sua volta, tutto l'interesse a non far dipendere la sua vita e la sua competitività dalle sole nostre commesse.

Tutto ciò non è facile. Ma è possibile e comunque necessario se vogliamo conservare specifiche competenze e capacità di sviluppo e produzione nei settori strategici.

Il futuro della Marina:

un progetto realistico nell'ambito delle scelte dell'Occidente

Ho voluto proporre questa panoramica sulle linee di tendenza e di ricerca sulle quali stiamo lavorando perché esse in qualche modo ci sono dettate sia dalla specificità geopolitica dell'Italia sia da un'evoluzione della politica internazionale (specie dei nostri tradizionali alleati e partner) dalla quale non possiamo ragionevolmente prescindere.

Quel che a noi appare evidente è che, ad ogni modo, la connotazione marittima dello strumento militare è destinata a caratterizzare, lungo l'asse trans-Atlantico (che per l'Italia resta il riferimento fondamentale), ogni futuro assetto e orientamento delle scelte di politica militare che verranno fatte a livello sovranazionale nei prossimi anni.

Mi auguro che appaia altrettanto evidente il fatto che noi non pensiamo alla "connotazione marittima" del nostro strumento militare come a una scelta determi-

nistica, inesorabile conseguenza cioè della "marittimità" dell'Italia.

La "connotazione marittima" risponde, come abbiamo cercato di dimostrare, ai bisogni di sicurezza di qualsiasi Paese che abbia un'economia aperta e sviluppata e che debba comunque considerare l'esistenza di interessi nazionali rilevanti al di fuori dell'ambito regionale suo proprio.

Risponde, inoltre, a un'evoluzione della politica internazionale ormai regolata da una logica ineludibile: chi vorrà riscuotere il dividendo della pace dovrà investire qualcosa per mantenerla in qualsiasi punto del Globo.

Risponde, infine, a principi e orientamenti strategici saldamente affermatosi in Europa e nell'Occidente, e che trovano quotidianamente conferma nella prassi delle attività operative multinazionali. È a questi elementi che si lega l'esigenza di uno strumento militare, flessibile, integrato, bilanciato, in grado di interoperare con altri nelle più diverse ed imprevedibili situazioni geo-strategiche.

In questo strumento, la Marina — chiamata dai fatti a svolgere un ruolo centrale — è in grado di fare la sua parte.

Questa analisi ci aiuta anche ad inserire i nostri programmi e le nostre scelte entro una visione realistica in cui l'impegno alla progettualità — che noi consideriamo irrinunciabile — non viene certo indebolito dalla consapevolezza delle effettive condizioni del bilancio pubblico in Italia.

Quel che abbiamo previsto di fare non è velleitario: è sicuramente alla portata dell'Italia e della sua economia, e corrisponde ai suoi bisogni di sicurezza.

La Marina ha però bisogno di poter contare su una ragionevole certezza di risorse, su una oculata considerazione delle sue priorità e su una stabile e previdente scansione dei programmi d'investimento.

Se riusciremo ad avere queste condizioni minime, la Marina potrà continuare ad assicurare un adeguato contributo alla politica di sicurezza.

Come abbiamo visto, questi momenti di grande cambiamento comportano impegni nuovi e grandi responsabilità: lo abbiamo ben presente e — per la nostra parte — ci sentiamo preparati.

